RIVISTA MILITARE

★

ROMA

MENSILE N. 11 - NOVEMBRE 1972

★

Tutti gli scritti
pubblicati sulla Rivista e firmati in chiaro o con pseudonimo
rispecchiano sempre ed esclusivamente idee personali dell'autore

★

Per le norme di collaborazione e per le condizioni di abbonamento
vedere 3ª pagina di copertina

★

Proprietà letteraria e artistica riservata

Direttore responsabile: Gen. C.A. Enrico Guidi
Autorizzazione del Tribunale di Roma al n. 944 del Registro, con decreto 7-6-1949

TIPOGRAFIA REGIONALE - ROMA - 1972

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo III - 70%

INDICE

RIVISTE E GIORNALI

LIBRI

4 novembre 1972: Il Presidente della Repubblica rende omaggio al Milite Ignoto.

LA GIORNATA DELLE FORZE ARMATE E DEL COMBATTENTE

MESSAGGIO DEL CAPO DELLO STATO ALLE FORZE ARMATE

Ufficiali, sottufficiali, graduati e soldati
di ogni arma, corpo e specialità!

In questo giorno dedicato alle Forze Armate ed al Combattente mi è caro, in nome della Nazione, rivolgere a voi il più caloroso saluto.

La difesa della Patria è sacro dovere del cittadino, come sancisce la Costituzione della Repubblica, che ha ripudiato la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali.

Voi, addestrandovi nelle armi, questo dovere compìte alla luce delle nostre gloriose tradizioni, nel ricordo di un passato nel quale sono state scritte tante pagine di coraggio e di eroismo, nel quadro dell'impegno di pace del nostro Paese.

La ricorrenza che oggi celebriamo e che coincide con la festa delle Forze Armate, rievoca un momento fondamentale della nostra storia: il compimento dell'unità nazionale. Di quell'unità che, con quelli della libertà e dell'indipendenza dallo straniero, fu l'ideale che animò la lotta di liberazione.

A questa tradizione di fede patriottica e di senso del dovere dettero, nel succedersi delle generazioni, combattenti di tutti i tempi, il loro contributo di sofferenza, di sangue, di eroismo.

Onorando questa tradizione e inchinandoci alla memoria di tutti i caduti, volgiamo il nostro pensiero alla perennità della Patria e ci stringiamo con affetto a voi, eredi spirituali del valore e dell'amor di Patria dei combattenti del passato.

Ufficiali, sottufficiali, graduati e soldati
di ogni arma, corpo e specialità!

Abbiate la fierezza del compito che la Patria vi affida. Rinsaldate il vostro animo nell'esercizio delle ardue virtù militari e rinnovate nei vostri cuori il prestato giuramento di fedeltà all'Italia e alle sue libere istituzioni.

Viva l'Italia!
Viva la Repubblica!

Giovanni Leone

Dal Palazzo del Quirinale.

4 Novembre 1972.

MESSAGGIO DEL MINISTRO DELLA DIFESA ALLE FORZE ARMATE

Ufficiali, sottufficiali, graduati, soldati, marinai, avieri!

La scelta dell'anniversario della Vittoria nella prima guerra mondiale quale « Giornata delle Forze Armate e del Combattente » vuole esprimere — nel ricordo di un evento fondamentale nella storia d'Italia — i sentimenti della solidarietà nazionale per l'opera assidua e silenziosa che svolgete a difesa della nostra cara Patria.

La ricorrenza del 4 novembre vede anche quest'anno rinnovarsi l'incontro del Popolo — di cui le Forze Armate sono diretta espressione — con ognuno di voi che nelle caserme, sulle navi e nelle basi aeree, perpetua la tradizione di lealtà e di senso del dovere per assicurare a tutti i cittadini la tutela degli sforzi comuni tendenti a raggiungere livelli sociali, economici e culturali sempre più elevati.

Le libere istituzioni repubblicane, nate dai sacrifici eroici del nostro Popolo, garantiscono la realizzazione di quegli obiettivi ai quali è legato il futuro di tutti gli italiani. L'averne affidata a voi la difesa rappresenta non solo un altissimo titolo d'onore, ma anche l'esplicito riconoscimento della vostra lealtà, ispirata sempre agli ideali e all'esempio di coloro che — cinquantaquattro anni or sono — avevano fatto l'Italia libera e indipendente dall'oppressione straniera.

Ufficiali, sottufficiali, graduati, soldati, marinai, avieri!

Nello sguardo di quanti oggi si avvicineranno a voi leggerete sicuramente i cordiali sentimenti che legano il Popolo alle sue Forze Armate, e l'espressione di un anelito ad una società sempre più attiva e serena consapevole del valore supremo della libertà e della pace.

E questo anelito non mancherà di realizzarsi perché il vostro compito di difesa attinge vigore dalla tradizione di eroismo consacrata a Vittorio Veneto e nel dovere sempre nobilmente compiuto con abnegazione e valore nel secondo conflitto mondiale del quale la guerra di Liberazione e la Resistenza sono state, nello spirito del Risorgimento, l'ideale coronamento storico.

Viva le Forze Armate!
Viva la Repubblica!
Viva l'Italia!

Mario Tanassi

Roma, 4 Novembre 1972.

L'IMPIEGO DEGLI ELICOTTERI IN MONTAGNA NELLE VARIE FASI DELL'AZIONE OFFENSIVA E DIFENSIVA

Magg. a. P.O. - P.E. Carlo Surrentino d'Afflitto

Cap. a. P.O.E. Franco Baccon

Il presente articolo s'inserisce negli scritti celebrativi del Centenario della fondazione del Corpo degli Alpini, delineando le prospettive aperte al moderno combattimento in montagna dall'impiego dell'elicottero.

N. d. D.

PREMESSA

« I capi pezzo si slanciarono a sostenere il vomere dei loro cannoni che affondava come un'ancora sulla neve, altri artiglieri s'inarcarono a ridosso degli affusti, degli scudi, dei mozzi, altri si inginocchiarono a spalare con le grandi mani la neve dinanzi alle ruote, i conduttori aizzarono a gran voce le bestie: le ruote si disancorarono dalla morsa di ghiaccio, girarono nella neve fonda, e gli ultimi della ventisei mossero sprofondando nell'oscurità ». (G. Bedeschi: « Centomila gavette di ghiaccio »).

Ricorre quest'anno il centenario della costituzione delle truppe alpine. Sono cento anni costellati di imprese gloriose e di sovrumani sacrifici. Cento lunghi anni durante i quali l'alpino, mentre il fante ed il cavaliere si motorizzavano o meccanizzavano e terribili strumenti di distruzione facevano la loro apparizione sui campi di battaglia, continuava a fare assegnamento soltanto sul mulo, compagno fedele ed insostituibile di innumeri fatiche. Il progresso tecnico che accompagnava l'evoluzione degli armamenti non risolveva il problema del movimento in montagna.

Solo negli ultimissimi anni, con l'affermarsi della più giovane ed innovatrice specialità dell'Esercito, l'Aviazione Leggera, in grado di fornire alle truppe alpine un contributo dinamico ed una mobilità insospettabili, la formula « in montagna non ci può essere nulla di sostanzialmente nuovo » è scaduta dal rango di assioma.

Con l'Aviazione dell'Esercito qualche cosa di sostanzialmente nuovo ci può essere anche in montagna, anzi, soprattutto in montagna.

« Dati i molteplici aspetti negativi, l'azione offensiva evita, di norma, i sistemi montani e, a maggior ragione, quelli alpini. Investe la montagna in forze solo quando assolutamente indispensabile ».

Così si esprimeva, nel 1963, la nostra precedente codificazione dottrinale.

Alcuni degli articoli pubblicati sull'argomento, anche recentemente, hanno ribadito che l'ambiente alpino, caratterizzato da forme aspre, fortemente limitative della percorribilità, conserva tuttora intatto il suo valore impeditivo nei confronti di operazioni militari a vasto raggio.

La normativa più recente non tratta in particolare i riflessi dell'ambiente naturale sulla condotta delle operazioni, ma conferma che « le operazioni militari si sviluppano mediante la manovra... l'essenza della manovra sta nel movimento... il successo è perseguito mediante concentrazioni di potenza, rapidità di esecuzione, tempestivo sfruttamento di ogni situazione favorevole... ».

Prosegue la normativa: « La manovra si avvale sempre dell'apporto delle forze aeree... l'entità e la specie del concorso aereo disponibile per la esplorazione, la consistenza del supporto di fuoco, la capacità di aerotrasporto e aviolancio incidono, infatti, sulle possibilità di impiego delle forze terrestri e condizionano concezione, organizzazione e condotta delle operazioni ».

La nostra dottrina indica, quindi, quali coefficienti del successo:

— la manovra e perciò il movimento;

— l'apporto delle forze aeree,

che, proprio nell'ambiente alpino, incontrano notevoli limitazioni.

Infatti, il movimento di mezzi corazzati, meccanizzati e motorizzati è limitato quasi esclusivamente ai fondivalle, peraltro dotati di scarsa viabilità, soggetti ad interruzioni e sbarramenti ed esposti all'incombente minaccia aerea e nucleare. La manovra in montagna è quindi condizionata dalla lentezza di movimento delle truppe a piedi e delle salmerie: 4 km/h e 300 m/h di dislivello, in terreno non difficile.

Il ridotto apporto delle forze aeree, in ambiente alpino, è dovuto, invece, ai seguenti elementi condizionanti:

— la maggior difficoltà intrinseca del volo in montagna;

— la estrema mutevolezza delle condizioni meteorologiche;

— l'altezza della base delle nubi che è spesso insufficiente per l'esecuzione di missioni; la « bassa copertura » non risulta altrettanto preclusiva in pianura;

— le notevoli difficoltà nel reperire aree idonee all'aviolancio;

— la limitatissima disponibilità di aeroporti che consentano il trasporto aereo.

Si sarebbe quindi portati a concludere che, oggi come ieri, la montagna rappresenta un ostacolo pressoché insormontabile alla condotta della guerra in quanto, limitando il movimento ed il concorso aereo, impedisce la manovra.

Ma la manovra, nelle operazioni in montagna, è veramente preclusa ad un esercito degli anni 70?

L'esercito americano, prodotto di un Paese tecnologicamente ed economicamente progredito, ha da tempo inserito, nei propri organici, reparti elicotteri di tale consistenza da rendere praticamente aeromobili le proprie unità. Ha consentito cioè alle proprie fanterie, fino ad allora inesorabilmente legate al terreno e dalla natura di questo sempre condizionate, di trovare una terza dimensione, quella verticale. E' evidente che un esercito così strutturato, che accoppiasse inoltre, all'elemento « vettore aereo », l'elemento « truppe specializzate ad operare in montagna », non potrebbe trovare preclusioni a realizzare la manovra anche nell'ambiente specifico.

La soluzione perciò consisterebbe nel dotare le truppe destinate ad operare in montagna di un adeguato numero di elicotteri. Tale soluzione incontra però degli oppositori.

La tesi da essi sostenuta è che l'innegabile successo, ottenuto dagli americani in Vietnam nell'impiego su vasta scala di mezzi ad ala rotante, sia stato favorito dal carattere di guerriglia assunto dalle operazioni belliche. In sintesi — essi affermano — la diluizione estrema degli schieramenti contrapposti ed il particolarissimo ambiente geografico, spiegano le fortune dell'elicottero, di cui resterebbero ancora da dimostrare l'efficacia e l'economicità in forme di guerra di tipo classico ed in ambienti operativi europei.

Questo articolo non si propone di confutare il contenuto di tale tesi, ma la sua applicabilità al caso di guerra in montagna. Infatti, l'ambiente alpino, pur rappresentando per orografia, idrografia, vegetazione e clima l'antitesi geografica del Vietnam, una volta che diventasse teatro di operazioni, presenterebbe in comune con quel lontano paese proprio le caratteristiche che avrebbero determinato, secondo gli oppositori, il successo dell'impiego dell'elicottero, e cioè:

— difficoltà di movimento dovuta agli ostacoli naturali (giungla, corsi d'acqua) ed alla scarsa viabilità;

— rarefazione degli schieramenti.

Analizzando le possibilità d'impiego dell'elicottero in relazione all'ambiente naturale, ne deriva che:

— è l'unico mezzo che consenta la manovra in montagna per la sua peculiare capacità di superare tratti non percorribili del terreno e dislivelli notevoli in tempi ristretti rispetto ad ogni altro mezzo impiegabile;

— è meno vincolato dell'aereo alle condizioni meteorologiche avverse;

— integra o parzialmente sostituisce le forze aeree nelle missioni di esplorazione ravvicinata e supporto di fuoco con elicotteri dotati di armamento di guerra o « tutto armi » (1);

— subentra al mezzo ad ala fissa nelle missioni di trasporto, non essendo spesso, in montagna, possibili o convenienti le missioni di aviotrasporto o aviolancio (elitrasporti tattici e logistici effettuati con elicotteri di uso generale e medi);

— in volo, risulta meno vulnerabile ad offese terrestri ed aeree di quanto non risulti in pianura, perché può sfruttare le forme accidentate del terreno per defilarsi alla vista ed al tiro e per sottrarsi all'offesa aerea nemica;

— è meno vulnerabile anche nella fase critica di elisbarco in presenza del nemico, a causa della rarefazione e minor consistenza dei presidi in montagna e della deficienza delle truppe alpine nel campo degli armamenti c/a l., ciò che consente inoltre una più facile neutralizzazione ad opera degli elicotteri di scorta.

Sussistono per contro i seguenti fattori negativi:

— difficoltà intrinseche del volo in montagna;

— mutevolezza delle condizioni meteorologiche;

— maggiori difficoltà del volo notturno (2);

— maggiori difficoltà a reperire aree di sbarco per reparti di una certa consistenza;

— minore carico utile trasportabile, dovuto all'impiego delle macchine ad alta quota.

ORIENTAMENTI SULL'ORDINAMENTO

Scaturisce, da quanto esposto fino ad ora, che sarebbe indispensabile dotare le truppe alpine di un numero adeguato di mezzi aerei, onde ottenere lo scopo di renderle almeno parzialmente aeromobili. Tale fine potrebbe essere raggiunto con un ordinamento che prevedesse:

(1) Elicottero armato: « elicottero, da ricognizione o di uso generale, armato con un sistema d'arma ».
Elicottero da combattimento: « elicottero, di elevate prestazioni, studiato e realizzato esclusivamente per il combattimento ».

(2) In assenza di luce lunare o stellare che consenta almeno di distinguere i contorni dei rilievi, il volo tattico notturno risulta, in montagna, impossibile.

— a livello B. alp.; un Reparto Elicotteri su:
- . n. 1 Sezione Elicotteri da Ricognizione (SER), per un totale di n. 4 elicotteri, tipo AB 206,
- . n. 3 Sezioni Elicotteri di Uso Generale (SEUG), per un totale di n. 18 elicotteri, tipo AB 205,
- . n. 1 Sezione Elicotteri da Combattimento, per un totale di n. 6 elicotteri, tipo AH - 1 G « Hueycobra »;

— a livello C. A.; un Raggruppamento Aviazione su:
- . n. 2 Sezioni Aerei Leggeri (SAL), per un totale di n. 8 aerei, tipo SM 1019 oppure AM 3,
- . n. 2 Sezioni Elicotteri da Ricognizione (SER), per un totale di n. 8 elicotteri, tipo AB 206,

Aeromobile	Capacità di trasporto		Velocità di crociera km/h	Raggio d'azione km	Possibilità di armamento
	Carichi interni kg	Carico al gancio kg			
AB 206 - A1	300		200	250	n. 1 mtr. mini gun (4 000 colpi al minuto)
AB 205	1 700, oppure n. 10 soldati equipaggiati, o n. 6 barellati	1 400	180	200	n. 2 mtr. brandeggiabili dalle portiere, o...
CH - 47 C	10 000, oppure n. 44 soldati equip., o n. 24 barellati, o n. 2 obici da 105/22 completi di serventi e muniz.	9 000	220	170	
AH - 1 G			300	250	n. 1 - 2 mtr. minigun o n. 1 - 2 lancia granate da 40 mm o n. 1 minigun + n. 1 lancia granate, inoltre varie combinazioni di razzi e msl. flg.

. n. 2 Sezioni Elicotteri da Combattimento, per un totale di n. 12 elicotteri, tipo AH - 1 G « Hueycobra »,
. n. 3 Sezioni Elicotteri di Uso Generale (SEUG), per un totale di n. 18 elicotteri, tipo AB 205,
. n. 4 Sezioni Elicotteri Medi (SEM), per un totale di n. 12 elicotteri, tipo CH - 47 C « Chinook ».

A titolo orientativo, tenuto conto delle « capacità » già indicate, tali mezzi permetterebbero l'elitrasporto, con le relative dotazioni di prima linea:

— a livello B. alp., in due mandate:
. di una cp. alp.,
. oppure di una batteria da 105/14;

— a livello C. A., in una sola mandata:
. di un btg. alp.,
. oppure di n. 2 btr. da 155/23.

L'AVIAZIONE DELL'ESERCITO NEL COMBATTIMENTO. LA BATTAGLIA DIFENSIVA IN MONTAGNA

L'Aviazione dell'Esercito nell'azione di presa di contatto e frenaggio.

L'impiego degli elicotteri è di importanza fondamentale per lo sviluppo dell'azione, caratterizzata da elevata dinamicità. E' pertanto da ritenersi normale l'assegnazione allo Sc. PCF di una aliquota di elicotteri del C. A.

I compiti principali che i mezzi aerei potranno svolgere sono i seguenti:

— nella fase « presa di contatto »:
. osservazione aerea locale,
. ricognizione armata di itinerari,
. trasporto di elementi avanzati del dispositivo esplorante (pattuglie eliesploranti),
. supporto di fuoco,
. elitrasporto di minori unità alpini, in rinforzo allo Sc. PCF, per l'occupazione preventiva di località tatticamente importanti ai fini dello sviluppo della successiva azione di frenaggio;

— nella fase di « frenaggio »:
. supporto di fuoco (specie c/c fornito da elicotteri dotati di missili filo guidati e razzi),
. osservazione aerea del tiro,

. controllo e guida di unità in combattimento,
. collegamento,
. elitrasporto tattico a favore di aliquote della riserva, nel caso che il rgt. c. si articoli in « distaccamenti ritardatori » e « riserva », per l'impiego contro infiltrazioni nemiche ed aggiramenti verticali in zone impervie,
. elitrasporto di forze dell'aliquota di arresto temporaneo (specie minori unità alpine),
. elitrasporti di unità di artiglieria.

L'Aviazione dell'Esercito della Brigata Alpina nella difesa ancorata.

In tale azione del combattimento difensivo, il compito principale del Reparto Elicotteri di B. alp. è quello di assicurare l'elitrasporto, per aliquote, della riserva di Brigata, il cui « impiego è informato, soprattutto, al criterio della tempestività. Questa deve essere assicurata con tutti i mezzi disponibili, anche a scapito dell'entità delle forze immediatamente impiegabili. In tale prospettiva, il ricorso all'elitrasporto assume funzione fondamentale e spesso determinante ai fini del successo della manovra ».

In tempi precedenti all'impiego delle riserve, una parte degli elicotteri della B. alp., o di quelli avuti eventualmente in rinforzo, potrà essere orientata a favore dei gruppi tattici in primo scaglione, per il controllo degli spazi vuoti (sorveglianza mediante elicotteri da ricognizione e armati e pattuglie eliportate) e per l'impiego a favore di rincalzi di gruppo tattico.

Gli elicotteri di uso generale potranno inoltre concorrere all'attuazione della manovra del fuoco mediante la manovra dei mezzi (elitrasporto di batterie obici da 105/14 e di batterie mortai da 120) (1).

Altri tipi di missione che i mezzi ALE potranno essere chiamati a svolgere sono:

— ricognizioni tattiche;

— osservazione aerea locale e osservazione del tiro;

— ricerca, soccorso, eventuale recupero di personale dell'Esercito ferito, ammalato o comunque incidentato;

(1) Una SEUG, su 6 elicotteri, effettua il cambio di schieramento, entro un raggio di km 15:
— di una batteria obici da 105/14, completa di dotazioni di prima linea, in un tempo medio di 2 ore;
— di una batteria mortai da 120, in circa 1 ora e 20 primi.
Le stesse unità, someggiate, impiegherebbero un tempo variabile da un minimo di 6 ore, nei casi più favorevoli, ad un massimo di tempo valutabile in giornate, in caso di terreno impervio e/o fortemente innevato.

— supporto di fuoco;

— elitrasporti logistici.

L'Aviazione dell'Esercito del C. A. nella difesa ancorata.

Presumibilmente i mezzi aerei organici e quelli eventualmente avuti in rinforzo saranno inizialmente dislocati nella parte anteriore della Zona delle riserve del C. A. Una aliquota di essi potrà essere data in rinforzo alle B. alp. in prima schiera, che sostengono lo sforzo principale. I rimanenti mezzi opereranno generalmente a favore della riserva di C. A.

Il Raggruppamento Aviazione di C. A. effettuerà inoltre elitrasporti logistici ai fini di:

— sgomberare sollecitamente personale bisognoso di cure immediate;

— provvedere ai rifornimenti di urgenza;

— assicurare il tempestivo recapito di materiali importanti ad unità dislocate in posizioni non facilmente accessibili con mezzi di superfice.

Altri compiti assegnati al Raggruppamento:

— acquisizione obiettivi;

— rilevamenti fotografici;

— rilevamento della radioattività;

— missioni per l'esercizio del comando (osservazione aerea locale, controllo delle unità, collegamento);

— ricognizioni tattiche, tecniche e logistiche;

— soccorso aereo;

— azioni particolari di contro guerriglia.

Qualora necessario a causa di interruzioni stradali o comunque per insorte difficoltà di movimento, oppure in caso di urgenza, gli elicotteri medi potranno concorrere ai cambi di schieramento di gruppi di artiglieria pesante campale da 155/23 (1).

L'Aviazione dell'Esercito nella manovra in ritirata.

La manovra in ritirata, come è noto, si impernia su un'azione di frenaggio e può comprendere il ripiegamento dei grossi.

(1) Una SEM, su 3 elicotteri tipo Chinook, effettua il cambio di schieramento, entro un raggio di 15 km, di una batteria da 155/23, comprese le dotazioni di prima linea, in un tempo medio di 30 primi.

L'impiego degli elicotteri a favore delle forze che compiono l'azione di frenaggio, deve essere considerato normale.

Missione tipica fondamentale in tale fase, caratterizzata da elevata dinamicità, è l'elitrasporto tattico, generalmente svolto a favore:

— dell'aliquota di arresto temporaneo e del suo rincalzo;

— dell'aliquota di contrasto dinamico;

— della riserva di Brigata, per l'alimentazione di rincalzi e per il presidio di PAT sostitutive.

Altre missioni di normale attuazione:

— sostegno di fuoco;

— osservazione aerea locale e osservazione del tiro;

— controllo e guida di unità in marcia ed in combattimento;

— collegamento;

— elitrasporti logistici.

L'AVIAZIONE DELL'ESERCITO NEL COMBATTIMENTO. LA BATTAGLIA OFFENSIVA IN MONTAGNA

L'Aviazione dell'Esercito nell'azione di ricerca e presa di contatto.

L'impiego dei mezzi ad ala rotante è determinante ai fini del successo dell'azione di ricerca e presa di contatto. Gli elicotteri consentono infatti di assicurare, anche in ambiente montano, la necessaria dinamicità a tale azione. Sarà pertanto normale l'assegnazione allo Sc. RPC, che in montagna è normalmente costituito da unità di cavalleria ed unità alpine variamente rinforzate, di una aliquota di elicotteri del C. A.

Compiti principali affidati all'Aviazione dell'Esercito:

— in fase ETT:
  . ricognizione armata di itinerari,
  . supporto di fuoco,
  . rilevamenti fotografici,
  . missioni per l'esercizio del comando,
  . elitrasporti logistici di viveri, munizioni e carburanti e sgombero feriti,
  . elitrasporti tattici:
    .. a favore degli elementi avanzati del dispositivo esplorante (pattuglie eliesploranti),

.. a favore delle unità alpine dello Sc. RPC, che hanno il compito di sbloccare dall'alto situazioni di stallo determinatesi nei fondivalle,
.. a favore della riserva del dispositivo esplorante, per puntate profonde nel dispositivo di frenaggio nemico (aggiramento verticale) onde imporre all'avversario il ritiro delle proprie forze;

— in fase « combattimenti preliminari »:
. osservazione aerea del tiro,
. missioni per l'esercizio del comando,
. supporto di fuoco,
. elitrasporti tattici a favore delle unità, facenti parte dello Sc. RPC o delle avanguardie delle B. alp. in prima schiera, incaricate dell'esecuzione dei combattimenti preliminari,
. elitrasporti logistici di viveri, munizioni e carburanti e sgombero feriti

L'Aviazione dell'Esercito nell'attacco.

L'impiego degli elicotteri, consentendo ai Comandanti di attuare la manovra anche in montagna, condiziona il successo dell'attacco contro posizioni organizzate. In tale azione i reparti dell'Aviazione dell'Esercito saranno chiamati a svolgere una attività intensissima, per poter soddisfare le molteplici richieste di missioni.

Compiti principali dell'ALE

— ricognizioni tattiche, tecniche e logistiche;
— acquisizione obiettivi;
rilevamenti fotografici;
— rilevamento radioattività;
— missioni per l'esercizio del comando;
— osservazione aerea del tiro;
— elitrasporti tattici .
. di unità incaricate di attacchi preliminari e colpi di mano, per l'occupazione di particolari orografici determinanti ai fini della manovra; il buon esito degli attacchi preliminari condiziona la riuscita dell'attacco principale,
. di unità che devono garantire la sicurezza dei fianchi del dispositivo di attacco,

. per la realizzazione di concentrazioni di potenza (in tempi brevi, evitando perciò, in ambiente nucleare attivo o potenziale, la persistenza di obiettivi remunerativi) e per variazioni di gravitazione degli sforzi,
. a favore delle riserve,
. a favore di unità di artiglieria, per cambi di schieramento e rifornimenti munizioni,
. di unità incaricate dello sfruttamento del successo al di là del dispositivo delle Grandi Unità nemiche in 1ª schiera onde isolarle dalle proprie retrovie;

— elitrasporti logistici;

— sostegno di fuoco: particolarmente a favore delle unità che non possono fruire dell'appoggio del fuoco dell'artiglieria

L'Aviazione dell'Esercito nell'annientamento.

Come è noto, l'azione di annientamento, che conclude la battaglia offensiva, si concretizza:

— nella « prosecuzione degli sforzi in profondità »;

— nella « eliminazione delle forze sopravanzate ed isolate ».

In ambiente alpino, il binomio unità corazzate e/o meccanizzate — forze aerotattiche, cui di norma viene affidata la prosecuzione degli sforzi in profondità, può non risultare efficace a causa della relativa facilità ed alla molteplicità dei mezzi con cui il nemico potrà ostacolare il movimento.

In tale situazione, l'impiego degli elicotteri è determinante ai fini del successo dell'azione perché consente di precedere il nemico nel dominio di zone di obbligato passaggio, favorendo così l'isolamento delle forze sopravanzate.

Compiti dei mezzi aerei:

- esplorazione e ricognizioni per mantenere il contatto con il nemico;

— ricognizioni tecniche ed elitrasporti a favore di unità del genio pionieri incaricate di riattare la viabilità;

— elitrasporti tattici a favore delle unità che effettuano:
. « aggiramenti verticali »
. « colpi di mano », su ponti, opere stradali, linee ferroviarie, ecc.;

— elitrasporti logistici:
. per assicurare il flusso dei rifornimenti e lo sgombero feriti alle unità che hanno compiuto l'aggiramento verticale, specie nel

caso che l'eliminazione delle forze sopravanzate ed isolate venga differita nel tempo,
. per assicurare il flusso dei rifornimenti, specie di carburante, alle unità corazzate e/o meccanizzate che agiscono nei fondivalle;

missioni per l'esercizio del comando.

CONCLUSIONI

Questa pur rapida ed incompleta rassegna dei vari impieghi cui l'elicottero potrebbe essere chiamato nel quadro delle operazioni in montagna, ha messo in evidenza come l'Aviazione dell'Esercito possa assumere il ruolo di protagonista in quasi tutte le azioni della battaglia offensiva e difensiva, in ambiente montano.

L'indagine fin qui condotta sembra aver fornito indicazioni probanti circa la necessità e l'urgenza dei seguenti provvedimenti:

— a livello B. alp.; adeguamento e potenziamento degli organici onde consentire il trasporto contemporaneo, o comunque in brevissimi limiti di tempo, di minori unità a livello compagnia,

— a livello C. A.; introduzione negli organici di sezioni elicotteri medi onde consentire il trasporto contemporaneo di unità a livello battaglione;

— ad entrambi i livelli; costituzione di sezioni elicotteri dotati di armamento di guerra o « tutto arma », con funzioni esclusive di sostegno di fuoco e scorta

I provvedimenti proposti, per altro suscettibili di variazioni e miglioramenti, rappresentano una soluzione di compromesso al problema della manovra in ambienti alpini. La soluzione ottimale, incompatibile con gli esigui bilanci militari, sarebbe quella di fornire le truppe alpine di una « aeromobilità totale ». Comunque, anche la più realistica soluzione delineata, di una « aeromobilità parziale », pur non consentendo il pensionamento del mulo, è pur tuttavia sufficiente a risolvere i maggiori problemi della manovra in montagna.

Il binomio alpini - elicotteri, già sperimentato con successo in innumerevoli esercitazioni svolte sul nostro arco alpino, è destinato a rappresentare la nuova era nella ormai centenaria storia delle truppe alpine.

Con l'ALE qualcosa di nuovo ci può essere, soprattutto in montagna.

L'AVIAZIONE LEGGERA DELL'ESERCITO NELL'AMBITO DELLE UNITA' CORAZZATE

Col. f. (cr.) t.SG Mario Zini

PREMESSA

I compiti dell'Aviazione Leggera dell'Esercito (ALE) sono relativi al collegamento e comando, al concorso di fuoco e, infine, al trasporto tattico e logistico.

La nota flessibilità dei mezzi aerei trova una limitazione nell'esigenza di dover svolgere, contemporaneamente e presso ogni Grande Unità, un insieme di mansioni operative il cui successo è spesso condizionato da un affiatamento molto spinto.

Pur nelle note disponibilità di bilancio, sembra quindi necessario ricercare quali siano i compiti e quale possa essere quel minimo di Aviazione Leggera che deve essere organicamente presente nel quadro di una Divisione corazzata anche nell'ipotesi più contenuta.

I COMPITI

Collegamento e comando.

Questi due compiti comprendono numerosi sottocompiti quali la guida colonna, l'osservazione del campo di battaglia, il collegamento, il lancio e la raccolta dei messaggi, la ricerca di unità isolate, il trasporto tattico dei comandanti, l'osservazione e la direzione del tiro; compiti che fino ad ora erano, di norma, assolti con aerei leggeri. Riteniamo che per questa somma di compiti sia opportuno prevedere, almeno nelle unità corazzate, l'impiego di elicotteri: naturalmente elicotteri armati.

L'elicottero è più costoso, sotto tutti i punti di vista, dell'aereo leggero, ma è da tenere presente che l'unità corazzata si sposta continuamente e che pertanto non può sempre fare affidamento sulla disponibilità di strisce di atterraggio ubicate nelle immediate vicinanze delle unità. L'aereo leggero, dislocato sulla pista o sull'aereocampo, è inoltre legato a comunicazioni ra-

dio per le richieste d'intervento, e spesso ciò determina una notevole perdita di tempo. L'aereo leggero ha inoltre altri notevoli svantaggi rispetto all'elicottero: non può essere adeguatamente armato e rende più difficile l'osservazione da parte di personale che non sia particolarmente addestrato ed in allenamento.

Per concludere su questo argomento vogliamo fare un particolare cenno sull'importanza, per i comandanti corazzati di un certo livello, di poter dirigere il combattimento a vista, impiegando l'elicottero armato come TAC. Insistiamo su questo impiego dell'elicottero in quanto lo riteniamo fondamentale, e siamo certi che i comandanti corazzati una volta che possano disporre di un mezzo che possa imbarcarli e sbarcarli proprio presso le rispettive unità, che consenta loro una normale visione del terreno, e non visioni inclinate e sempre variabili quali quelle che si hanno dall'aereo leggero, che possa all'occorrenza anche difendersi, saranno spinti a ritornare, almeno in determinate occasioni, a quel comando a vista che è certamente stato uno dei maggiori vantaggi dei comandanti del passato.

Il concorso di fuoco e l'esplorazione.

Si può affermare che il binomio forze aeree - unità corazzate ha influito sulla condotta delle operazioni terrestri in maniera sempre più spiccata. Ma se si vuole in coscienza stabilire l'elemento determinante, non si può non riconoscere che alle forze aeree deve essere assegnato il ruolo di protagonista. L'aviazione ha infatti spesso limitato od addirittura annullato la capacità operativa di efficienti unità corazzate, mentre queste ultime hanno visto notevolmente incrementare la loro capacità risolutiva allorché sorrette da un efficace supporto aereo. L'esperienza ha quindi provato che le unità corazzate possono essere spostate, ammassate ed impiegate con successo, solamente in presenza di un'accettabile superiorità aerea, almeno locale.

Ferma restando la possibilità delle forze aeree di intervenire nell'area della battaglia, sia per la conquista della superiorità aerea, sia per l'azione d'interdizione vicina e lontana, dobbiamo ammettere però che, col progredire del mezzo aereo, è diminuita in maniera notevole la possibilità delle forze aeree stesse d'intervenire con aderenza a favore dell'azione delle unità corazzate.

L'addestramento alla aerocooperazione tende a realizzare interventi aerei in missioni di appoggio diretto, tempestive ed aderenti, a favore delle unità avanzate. Purtroppo dobbiamo ammettere che tale appoggio diretto, facilmente realizzabile in esercitazione, appare molto più aleatorio e difficile nel caso reale. In esercitazione, infatti, sia le unità corazzate sia le unità aeree provano in bianco l'atto tattico relativo all'intervento aereo. Durante lo svolgimento dell'esercitazione a fuoco le unità avanzate sostano ad una abbondante distanza di sicurezza esponendo teli da segnalazione per il riconoscimento, ed i carri e l'artiglieria corazzata interrompono il fuoco di neutralizzazione dell'obiettivo per non incidere con le traiettorie ed i rimbalzi sulla rotta d'attacco e di scampo dei cacciabombardieri. Gli organi di controllo aereotattico si dislocano con il loro complesso ACT (Air Control Team) in una posizione che consenta una visione ottimale sia dell'obiettivo sia delle truppe amiche, ma che, sovente, di tattico non ha spesso nemmeno la più pallida idea, mentre l'obiettivo infine viene indicato con una segnaletica inequivocabile e visibile a grande distanza ed altezza.

Ora, noi ci domandiamo: quale lontana somiglianza ha tutto ciò con la cruda realtà? E' possibile in caso reale adottare simili accorgimenti? Lo escludiamo, e riteniamo che in caso vero anche aerei del tipo subsonico non potranno individuare un obiettivo di corazzati e discriminare tra amici e nemici. Nel caso reale gli aerei, dopo un sommario *briefing* al reparto di volo, verranno diretti e guidati verso la zona d'impiego, il più delle volte sconosciuta; la velocità e la mancanza di punti riconoscibili sul terreno (le vicende della battaglia mutano continuamente l'aspetto del terreno) non consentiranno nessuna possibilità di orientamento a vista. Giunti in zona d'azione gli aerei dovranno essere agganciati dal FAC (Forward Air Controller) certamente sistemato in una posizione non ottimale a meno che non voglia essere subito eliminato, e lanciati contro un bersaglio spesso mobile, difficilmente individuabile nel grigiore del campo di battaglia, e facilmente confondibile con le unità corazzate amiche a contatto. A complicare l'azione, già di per se stessa di estrema difficoltà tecnica, concorreranno le traiettorie ed i rimbalzi dei proietti amici, la reazione contraerea e la necessità di tenersi pronti a sfuggire a sempre probabili intercettazioni da parte di missili ed aerei avversari

Questa somma di difficoltà renderanno l'azione di appoggio diretto a favore di unità corazzate molto difficile da realizzare. Anche se tentata, difficilmente potrà essere adeguatamente aderente senza coinvolgere allo stesso tempo nell'offesa nemici ed amici.

Noi riteniamo che proprio le elevate prestazioni dei mezzi aerei dell'aeronautica abbiano creato uno spazio di non intervento sull'immediato avanti delle unità corazzate operanti, e che, in tale spazio, non sarà possibile ai cacciabombardieri intervenire con aderenza a favore di truppe corazzate impegnate nelle loro tipiche azioni.

Analoga impossibilità si avrà nel concorso all'esplorazione. Non è concepibile infatti che i moderni velivoli possano cooperare con l'esplorazione tattica terrestre (ETT) trasmettendo rapporti in volo; e d'altra parte solamente trasmettendo rapporti in volo le notizie potranno avere validità per unità corazzate che effettuano esplorazione tattica terrestre. Possiamo quindi concludere che i moderni mezzi aerei non consentono di individuare tempestivamente cosa un'unità esplorante corazzata abbia sull'immediato davanti

Considerando che questa mancanza di supporto aereo aderente tenderà sempre più ad aggravarsi col progredire dei mezzi aerei, appare indispensabile rivedere sostanzialmente l'impiego dell'Aviazione Leggera dell'Esercito che, a nostro giudizio, può e deve sostituire le forze aeree nell'assolvimento di quei compiti che esse non possono più assolvere. Ecco perché noi riteniamo che il mezzo base dell'ALE operante nell'ambito delle unità corazzate debba essere l'elicottero da combattimento. Con tale mezzo, adeguato per tipo e per numero alle normali esigenze, un'unità corazzata potrà potenziare l'azione delle proprie unità esploranti, attaccare le unità avversarie a contatto, garantire la sicurezza dei fianchi ed intervenire con tempestività contro aggiramenti, sia da terra sia verticali.

Trasporto tattico e logistico.

Ad eccezione del trasporto feriti, sempre indispensabile, non sono da prevedere permanenti esigenze di elitrasporto all'interno della Divisione corazzata.

Al trasporto tattico di elementi organici della G.U., che verrebbero ad operare senza i mezzi caratteristici delle rispettive specialità, sembrano da preferire gli interventi di apposite unità addestrate all'aviolancio e all'elitrasporto. Unità del tipo « cavalleria del cielo » si stanno affermando presso gli eserciti ricchi, occorre però non dimenticare che l'impiego anche di un solo plotone rinforzato con una o due squadre c/c, che nel quadro di una Grande Unità corazzata sembra rappresentare un'azione del tutto episodica, comporterebbe l'impiego dei seguenti mezzi:

— 5 elicotteri di uso generale tipo AB/204 (3 elicotteri per il trasporto del plotone; 1, per il trasporto di una sq. cann. c/c; 1, per il trasporto delle dotazioni di reparto, di mine e radio per i collegamenti di media portata);

— altrettanti elicotteri armati per la protezione in volo ed il concorso di fuoco a sostegno dell'azione terrestre.

In relazione sia al peso e agli ingombri non solo dei materiali ma anche dei rifornimenti (munizioni e carburante) necessari a una unità corazzata anche di rango non molto elevato, sia alle condizioni (supremazia aerea, scorta ravvicinata, ecc.) necessarie per effettuare con successo una consistente operazione di elitrasporto logistico è palesemente da escludere la possibilità di rendere, al riguardo, autosufficiente la G.U. corazzata.

In definitiva, i mezzi dell'ALE in organico alle unità corazzate per compiti di elitrasporto dovrebbero essere commisurati alle sole esigenze della raccolta e dello sgombero dei feriti. Riteniamo anzi che a questa attività debba essere assegnata una elevata priorità, in quanto, nelle unità corazzate ed in particolare misura nei reparti carri, si hanno spesso feriti non trasportabili con mezzi terrestri e che necessitano di immediato sgombero sulle formazioni sanitarie territoriali.

I MEZZI

L'elicottero da combattimento ed armato.

Come già accennato in precedenza, l'elicottero armato è ormai passato attraverso tutte le fasi sperimentali, necessarie per poter essere collocato al giusto posto nel contesto delle armi dell'avvenire. In poco più di 20 anni siamo passati dalla generazione degli elicotteri AB/47 alla generazione degli AB/204 - 205 - 206, questi ultimi già impiegati in Vietnam con armamento offensivo. Ora siamo già alla terza generazione che annovera il già impiegato *Cobra* della Ditta Bell e lo sperimentale *Cheienne*, primi elicotteri progettati esclusivamente per il combattimento. Questi due elicotteri da combattimento presentano, infatti, strutture particolari quali la fusoliera tipo caccia, molto affusolata, con due soli posti in tandem e due corte ali lungo la fusoliera, ma soprattutto dispongono di un formidabile armamento in mitragliatrici, in lanciagranate da 40 mm ed in razzi da 2,75 pollici.

Oggi quindi, ed in particolare nell'ambito delle unità corazzate, noi dovremmo parlare non più di soli elicotteri armati, ma anche di elicotteri da combattimento. Vediamo quali le differenze tra i due tipi di elicottero.

Gli elicotteri armati comprenderanno tutti i tipi non espressamente progettati per l'impiego offensivo, ed il cui armamento è conseguentemente a prevalenza difensivo. Gli elicotteri da combattimento, invece, non avranno altro compito che quello di combattere appoggiando col fuoco le unità corazzate. Questi ultimi elicotteri dovranno pertanto essere progettati *ad hoc* per il combattimento e disporre di armamento multiplo ed intercambiabile, composto di mitragliatrici, lanciagranate e razzi anticarro.

Indubbiamente, ora come ora, la nostra deficienza in elicotteri appositamente progettati per il combattimento ci obbligherà ad impiegare per questo scopo alcuni degli attuali elicotteri, opportunamente modificati. In tale quadro di idee vedremmo per il tipo AB/206, un armamento difensivo costituito da mitragliatrici ad alta velocità di tiro, che lo qualificherebbe come elicottero armato, mentre per l'elicottero AB/205 vedremmo un armamento offensivo costituito da mitragliatrici ad alta celerità di tiro e da razzi che lo pongano in misura di svolgere missioni di elicottero da combattimento. L'elicottero da combattimento (identificato, per ora, in una versione con armamento offensivo del AB/205) dovrebbe operare a favore dell'ETT, delle pattuglie di esplorazione ravvicinata (ER) e dei gruppi tattici in primo scaglione. Riteniamo che due di tali elicotteri sul cielo delle pattuglie di ETT

potrebbero coprire tutta la fronte di esplorazione del gruppo squadroni, guidando le pattuglie, osservando e riconoscendo il terreno antistante ed intervenendo a richiesta o di iniziativa in appoggio alle stesse. Appare chiaro che tali mezzi anche volando a poche decine di metri di quota immediatamente a tergo delle pattuglie, alzandosi ed abbassandosi, fermandosi in aria e spostandosi lateralmente, avranno notevoli possibilità di osservare il terreno antistante ed individuare con anticipo l'avversario. La loro azione poi diventerà fondamentale in fase di contatto, in quanto potranno fissare col fuoco elementi ritardatori avversari, impedendone il ripiegamento e la conseguente reiterazione dell'azione in profondità e consentendo alle pattuglie di eliminarli anche per aggiramento. Qualsiasi rifornimento, dalle munizioni ai carburanti, potrà essere effettuato in brevissimo tempo atterrando sul grosso del gruppo squadroni che segue a pochi minuti di volo. Per quanto riguarda l'azione a favore dei gruppi tattici in primo scaglione, appare mediamente sufficiente l'impiego di un elicottero armato per ogni gruppo tattico in primo scaglione.

Tale mezzo, con le stesse modalità poste in atto per l'azione a favore delle pattuglie di ETT, agirà inizialmente a favore delle pattuglie di ER operanti sul davanti del gruppo tattico, per poi intervenire con azioni di appoggio diretto sul davanti del gruppo tattico in attacco, sfumando poi nell'azione di accompagnamento una volta che il contatto sia divenuto aderentissimo. Gli stessi elicotteri potranno continuare ad appoggiare l'azione in profondità dei rispettivi gruppi tattici, o essere impiegati in parte o tutti a favore della riserva di raggruppamento o di ordine superiore o, se necessario, essere sostituiti nell'incarico dagli elicotteri in precedenza impiegati a favore dell'ETT.

In questa maniera e considerando che l'azione viene sviluppata in un quadro di superiorità aerea, almeno locale, si ritiene che una Grande Unità corazzata del livello Divisione possa avere necessità di 6 elicotteri armati (2 da impiegare inizialmente a favore dell'ETT e 4 per l'impiego dei gruppi tattici e della riserva).

Nell'azione difensiva, come è noto, le unità corazzate possono essere impiegate o per contrattaccare o per condurre azioni di varia forma intese principalmente a guadagnare tempo.

Per quanto riguarda il contrattacco niente di invariato rispetto all'azione offensiva, in quanto le premesse affinché il contrattacco possa avvenire richiedono una situazione non molto dissimile da quella che si ricerca per l'azione offensiva.

Dovendo invece condurre azioni di ritardo e logoramento o di difesa mobile che, come noto, si basano su successive azioni di ritardo e logoramento alternate da irrigidimenti temporanei su particolari posizioni, riteniamo che i criteri d'impiego degli elicotteri armati debbano differire da quelli adottati per l'azione offensiva. Tale differenza d'impiego deriva essenzialmente da due fattori fondamentali: la superiorità aerea avversaria e la statica e ben definita posizione sul terreno degli elementi corazzati e meccanizzati che costituiscono lo scaglione di arresto investito sulle posizioni da difendere a tempo determinato, o che presidiano le posizioni d'irrigidimento.

La superiorità aerea avversaria costringerà a tenere gli elicotteri il più possibile a terra, mascherati, impiegandoli con rapidità nei momenti cruciali, per poi immediatamente farli riatterrare sottraendoli quindi il più possibile alla reazione aerea avversaria.

La staticità e la facile individuazione delle posizioni da difendere a tempo determinato e d'irrigidimento, fanno cadere la pregiudiziale, da noi in precedenza avanzata, sulla zona di non intervento dei cacciabombardieri i quali, in questo particolare caso, potranno effettuare le missioni di appoggio diretto avanti alle posizioni tenute dalle truppe amiche. Ne consegue che i criteri d'impiego degli elicotteri armati in queste azioni potrebbero essere sintetizzati nell'intervento durante le fasi fluide e di strettissima aderenza come nella rottura del contatto, lasciando all'aeronautica l'azione di concorso all'arresto temporaneo.

Sulla base di quanto asserito, vedremmo inizialmente 4 elicotteri armati impiegati a favore delle unità che effettuano l'azione di ritardo e logoramento. Tali mezzi, dislocati a terra a cavaliere degli itinerari di ripiegamento degli elementi ritardatori, interverrebbero, chiamati per radio ed in casi eccezionali d'iniziativa, per potenziare l'azione delle pattuglie o punte ritardatrici, agevolandone la rottura del contatto, proteggendone se necessario la prima fase del ripiegamento sulle successive posizioni d'agguato, ma soprattutto intervenendo nel caso di superamento da parte dell'avversario di nostri elementi terrestri e a premessa o sostegno di reazioni dinamiche dell'aliquota di manovra dello scaglione o distaccamento ritardatore.

Durante la fase di arresto temporaneo o d'irrigidimento da parte dello scaglione d'arresto o dei gruppi tattici, vedremmo un'interruzione dell'azione degli elicotteri armati, poiché in questa fase, come detto in precedenza, si presenteranno le condizioni favorevoli per l'intervento dei cacciabombardieri in azioni di appoggio diretto.

L'ultima azione, in forze, degli elicotteri armati si avrà allorché lo scaglione di arresto od i gruppi tattici dovranno rompere il contatto per ripiegare sulle successive posizioni predisposte

In questo quadro vedremmo quindi i 6 elicotteri armati impiegati come segue: 4 elicotteri agirebbero a favore delle unità che effettuano l'azione di ritardo negli spazi intermedi, mentre 2 elicotteri armati rimarrebbero in riserva a tergo delle posizioni statiche. Tutti e 6 gli elicotteri interverrebbero poi in fase di rottura del contatto a favore delle unità che sotto qualsiasi forma effettuano l'arresto temporaneo.

Analoga azione verrebbe ripetuta per il proseguo dell'azione, e le eventuali perdite dovrebbero essere ripianate attingendo alle sezioni elicotteri armati delle unità non direttamente impegnate nella ritirata o nella difesa mobile.

In tutte le altre situazioni operative nelle quali le unità corazzate si potessero venire a trovare: zona di dislocazione iniziale, zona di attesa, avvicinamento, penetrazione in profondità, gli elicotteri armati avrebbero il compito di intervenire per la prima difesa dei fianchi e del tergo delle unità corazzate, sia contro azioni terrestri di unità similari, sia contro guerriglieri, sia contro aggiramenti verticali da parte di truppe eliportate o paracadutate.

L'elicottero armato (identificabile in una versione con armamento difensivo dell'AB/206, sopra indicata) dovrebbe assolvere ai compiti (attività di comando e collegamento) attualmente, in parte, assolti da aerei leggeri.

Considerando che l'attività svolta dagli elicotteri da combattimento (concorso all'ETT ed all'ER, appoggio diretto a richiesta o d'iniziativa, accompagnamento) comporta anche l'attività ricognitiva, la guida unità, la direzione del tiro, si ritiene che agli elicotteri armati dovrebbero essere affidati essenzialmente compiti strettamente interdipendenti, relativi all'attività di comando e collegamento.

L'uso dell'elicottero per l'attività di comando ed il collegamento può rivelarsi risolutivo per superare le gravi difficoltà che oggi i comandanti di medio ed elevato livello trovano nell'azione di comando in fase condotta. Con l'elicottero armato il comandante di un certo livello può tornare, almeno in determinate delicate situazioni, a quella visione diretta del campo di battaglia che, come accennato, consente un'immediato ed inequivocabile apprezzamento della situazione; la qual cosa gli può consentire d'impiegare con tempestività ed al meglio le leve a sua disposizione: riserva e fuoco manovrato. Dallo stesso mezzo il comandante potrà trasmettere con estrema rapidità i suoi ordini, sia ai comandanti in sottordine, sia al proprio posto comando, ed eventuali richieste al comandante superiore.

Concludendo, per quanto attiene all'attività di comando e collegamento si ritiene strettamente indispensabile l'assegnazione di tre elicotteri armati, di auspicabile impiego nei TAC dei due raggruppamenti tattici in 1° scaglione e del Comando Divisione.

L'elicottero da trasporto per uso sanitario.

Per lo specifico impiego sembrano sufficienti 3 elicotteri, non armati, dei tipi AB/204 o AB/206, con i contrassegni internazionali che ne indicano il particolare servizio.

UNA POSSIBILE SOLUZIONE

Da quanto fino ad ora prospettato, potremmo trarre l'orientamento di addivenire ad una modifica dell'attuale struttura dei reparti dell'ALE in organico alle Grandi Unità corazzate. Tale modifica dovrebbe, al presente, riguardare essenzialmente il campo organico e, più limitatamente, i materiali.

Per quanto attiene l'organico parrebbe opportuno stabilire per la Divisione corazzata un reparto aviazione leggera (RAL) articolato su:

— una SECOM (Sezione Elicotteri Comando) su 3 elicotteri del tipo AB/206 con armamento difensivo;

— una SECOMB (Sezione Elicotteri da Combattimento) con 6 elicotteri tipo AB/205 con armamento offensivo;

— una SESAN (Sezioni Elicotteri Sanitari) su 3 elicotteri del tipo AB/204 o 206, non armati, di colorazione bianca con contrassegni della croce rossa.

Le Sezioni del RAL per Divisione corazzata dovrebbero disporre inoltre anche di velivoli cingolati, in misura di 6 per la SECOMB ed 1 rispettivamente per la SECOM e la SESAN. In particolare, i cingolati della SECOMB dovrebbero essere anche corazzati. In tal modo, ogni elicottero da combattimento disporrebbe di un veicolo corazzato che, seguendone da terra l'azione, ne assicurerebbe il tempestivo rifornimento munizioni e cel, e ne salvaguarderebbe la sicurezza a terra. Gli elicotteri della SECOM, e ancor meno quelli della SESAN, non avrebbero invece questa necessità, in quanto il loro impiego dovrebbe avvenire sempre al coperto delle truppe amiche, ed il consumo munizioni della SECOM non dovrebbe essere rilevante.

Per quanto riguarda il futuro, invece, parrebbe opportuno impostare il problema dei materiali in base al criterio di impiegare elicotteri appositamente progettati per il combattimento, declassando ad elicotteri armati per il comando ed il collegamento anche gli AB/205 che, oggi come oggi, costituiscono un ripiego alla vera formula dell'elicottero da combattimento.

L'elicottero da combattimento, da assegnare alle unità corazzate, dovrà essere progettato *ad hoc* e di fabbricazione nazionale. Le caratteristiche fondamentali di tale mezzo dovranno ispirarsi agli attuali elicotteri della terza generazione, senza voler ricercare soluzioni troppo avveniristiche che, oltre al costo, ricalcherebbero gli inconvenienti degli attuali sofisticati aerei da caccia. L'unica concessione al progresso tecnico sarebbe in un aumento dell'armamento. In questo ordine di idee noi vedremmo un'elicottero con le seguenti principali caratteristiche: fusoliera stretta e corazzata nelle parti vitali; velocità di traslazione attorno ai 400 km/h; due piloti in tandem con compiti anche di tiratori; carrello a quattro gambe con ammortizzatori

telescopici tali da consentire, col rientro parziale di una o più gambe, di atterrare anche su terreni sconnessi, senza che l'elicottero si inclini su un lato, sulla prua o sulla poppa; possibilità da parte dell'equipaggio di piegare con estrema rapidità le pale del rotore e con altrettanta rapidità di rimetterle in posizione d'impiego, al fine di agevolare il mascheramento a terra. L'armamento dovrebbe prevedere una mitragliatrice binata ed elevata celerità di tiro applicata in prua, con direzione unica di tiro ed azionata dal 1° pilota; razziere con armamento a granata od anticarro, applicate su supporti laterali, a puntamento fisso ed azionabili dal 1° pilota; una mitragliatrice brandeggiabile per ogni lato (sinistro e destro) azionabili singolarmente a seconda della necessità dal 2° pilota; un dispositivo fumogeno azionabile da ognuno dei piloti, per agevolare manovre evasive.

Per concludere, vorremmo puntualizzare il livello di collocazione organica dei mezzi dell'ALE operanti nell'ambito di una Grande Unità corazzata: non c'è alcun dubbio, accentrati a livello divisionale. Ciò è conseguente alla necessità di valorizzare al massimo i non certo esuberanti mezzi aerei a disposizione, prevedendo di volta in volta l'aliquota da assegnare ai dipendenti raggruppamenti ed unità divisionali, in relazione ai compiti da assolvere.

L'AUTOBLINDO NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Gen. B. Giuseppe Vasile

Il presente articolo fa seguito a quelli, dello stesso Autore, dedicati a La travagliata infanzia dell'autoblindata *« Rivista Militare », n. 4, 1971 ed a* L'autoblindo tra le due guerre *« Rivista Militare », n. 3, 1972. La serie sarà chiusa da altro scritto conclusivo che apparirà a breve scadenza*

N. d D

Alla vigilia della seconda guerra mondiale, l'autoblindo è vitale elemento costitutivo delle D.l.m. (Divisioni leggere meccanizzate) francesi e delle Divisioni corazzate germaniche.

Dopo un trentennio di nebuloso impiego, ha finalmente trovato nell'ambito dei corazzati la collocazione organica che, nell'assolvimento di compiti congeniali, le consente di esprimere tutte le sue possibilità operative.

Le campagne di Polonia e di Francia danno piena misura della sua efficienza bellica, l'impongono anche agli eserciti ad essa tradizionalmente più ostili ed ovunque assurge a nerbo dei reparti esploranti.

Ad essa sono devoluti la ricerca e la presa di contatto, la sicurezza in marcia e da fermo delle colonne, il collegamento tra unità limitrofe, la condotta di puntate in profondità, l'azione di contrasto dinamico, la scorta convogli.

Ogni fase della battaglia la vede quindi vigorosa protagonista in compiti eterogenei ed egualmente impegnativi, multiforme e flessibile impiego che, tra i veicoli di combattimento, solo essa, assommando alla protezione, alla potenza ed all'attitudine al movimento in terreno vario l'elevata velocità, può compiutamente offrire. Inglobata nelle forze corazzate, agisce peraltro all'ombra ed in funzione di esse e di esse condivide appieno le sorti.

Nel corso del conflitto, il suo sviluppo è, di riflesso, condizionato a quello dei carri e risente con accentuati effetti delle loro alterne fortune.

Le vicende dei corazzati segnano in conseguenza le tappe del suo processo evolutivo, caratterizzato, a seconda della fiducia in essi riposta, da momenti di prorompente espansione cui succedono tempi d'inerte ristagno.

L'AUTOBLINDO NELLE GRANDI UNITA' MECCANIZZATE

Nel 1939, l'Esercito polacco, ancorato alla dottrina della prima guerra mondiale, in situazione strategica oltremodo sfavorevole, abbandonato dagli Alleati occidentali, dotato solo di 530 carri leggeri e di 100 antiquate autoblindo, è inevitabilmente destinato a soccombere all'urto delle 6 Divisioni corazzate e delle 4 Divisioni leggere germaniche.

La sua coraggiosa resistenza vale soltanto ad offrire più probante collaudo alla teoria tedesca sull'impiego delle G.U. meccanizzate ed a dimostrare ch'esse sono effettivamente « particolarmente idonee alla rapida concentrazione di una notevole potenza di fuoco, ad ottenere decisioni rapide attraverso l'apertura di brecce, a realizzare mediante penetrazioni profonde su ampia fronte la distruzione del nemico ».

Dal 1° al 4 settembre 1939, le Panzerdivisionen sfondano e disarticolano lo schieramento avversario, irrompono nelle falle, e minacciando i fianchi delle Armate polacche le costringono a disastrosi ripiegamenti per rinserrarle poi in sacche destinate a rapido annientamento.

Le autoblindo tedesche mantengono il contatto con il nemico, lo incalzano nella ritirata, individuano i tratti più sensibili delle successive posizioni difensive, creano alle unità carriste favorevoli condizioni d'impiego, dilagano nelle retrovie avversarie seminando disordine e panico, non esitano quando necessario ad intervenire a massa nella lotta.

Così, in Pomerania, quando il 18° reggimento lancieri polacco sorprende una colonna di fanteria tedesca, una formazione di autoblindo lo contrattacca sul fianco infliggendogli dure perdite.

Sul fronte occidentale, nel giugno del 1940, ai 3 487 carri ed alle 812 autoblindo tedesche, gli Alleati oppongono 3 360 carri, 1 466 automitragliatrici francesi (372 cingolate da ricognizione e da combattimento che strutturalmente sono veri e propri carri, 99 semi-cingolate da combattimento, 995 ruotate) e 77 autoblindo britanniche.

La massa delle automitragliatrici francesi è inquadrata nelle D.l.m.

Nel Corpo di spedizione britannico, 38 « Morris » sono in dotazione al 12° reggimento Lancers, 6 nuove « Guy » al 1° G.H.Q. Reconnaissance Unit, 21 « Scout-Car » ad un battaglione motociclisti e altri 12 « Scout » alla Divisione corazzata, unici veicoli di combattimento ruotati ad essa in organico.

A parità di forze corazzate, il più razionale impiego decide le sorti della battaglia e della campagna.

Il Comando Supremo francese, legato a schemi superati e psicologicamente impreparato a sostenere il ritmo imposto dal nemico, affronta i poderosi complessi corazzati tedeschi con Divisioni isolate o addirittura con battaglioni votandoli a sistematica distruzione.

Le tre Divisioni corazzate, schierate ed impiegate in modo aberrante tra Sédan e Hirson, sono rapidamente travolte; le 3 D.l.m. che hanno partecipato all'avanzata in Belgio ed in Olanda, sono accerchiate con l'ala sinistra alleata nella sacca di Dunkerque e con esse scompaiono praticamente dalla lotta le automitragliatrici francesi.

Dissolta la massa corazzata avversaria, i Panzer Korps possono impunemente dilagare verso il cuore della Francia. Le loro autoblindo irrompono nel profondo delle retrovie alleate, sconvolgono l'organizzazione logistica e sorprendono riserve in marcia, catturano artiglierie e comandi, tramutano il ripiegamento delle fanterie nemiche in rotta.

L'autoblindista francese Guy De Chezal, sfuggito alla catastrofe, assistendo alla scorreria delle autoblindo tedesche, offre un colorito quadro della loro azione: « Ogni macchina, lanciata avanti come una fortezza mobile quasi inespugnabile, semina a suo piacere massacro e terrore. Gode del piacere della conquista e della minaccia e vale cento volte le cavalcate degli sciabolatori del primo Impero. La sua azione somiglia alle imprese degli eroi dell'*Orlando Furioso* che avanzavano bardati di ferro sulle loro cavalcature incontrando dei loro pari solo una volta al mese ».

La campagna di Francia nel conclamare il valore decisivo del carro nella guerra moderna, ha convalidato i principi tattici e di riflesso organici che hanno ispirato la costituzione delle Panzer e tutti gli eserciti si adoperano per adeguare le loro unità corazzate al modello tedesco.

L'assegnazione alle G.U. britanniche, sovietiche ed americane d'un reparto esplorante organico è tra i più manifesti sintomi di radicale rinnovamento.

La Gran Bretagna, abbandonata la teoria dei « soli carri » che nella Divisione corazzata aveva imposto il rapporto carri-fanteria di 6 : 1, incrementa per tempi successivi la fanteria sino a conseguire il rapporto di 6 : 3, potenzia la Divisione con unità controcarro e contraeree, la completa infine con un reggimento di ricognizione su 60 autoblindo e 54 « Scout ».

Costituisce inoltre numerosi reggimenti blindati destinati ad assicurare l'esplorazione alle G.U. di fanteria inquadrandoli nel « Reconnaissance Corps ».

Merita rammentare che, in Inghilterra e successivamente in Francia, i reggimenti di cavalleria trasformati in battaglioni blindati, conservano, in ossequio alla tradizione, il nominativo originale e di conseguenza il reggimento blindato corrisponde sotto ogni aspetto al battaglione tradizionale, la Brigata al reggimento.

L'Unione Sovietica che per errate deduzioni tratte dalla guerra di Spagna aveva smembrato i Corpi corazzati in Brigate autonome, s'impegna nella ricostituzione delle Grandi Unità.

Progetta di metter in linea, entro la fine del 1941, 20 Corpi d'armata corazzati, ciascuno su 2 Divisioni corazzate ed 1 Divisione motorizzata, ma

l'attacco di Hitler la sorprende in piena crisi ordinativa e nell'ecatombe delle sue forze corazzate trovano oscura fine le 1 000 autoblindo « BA. 27 », « Bronieford » e « BA. 10 ».

Negli Stati Uniti, ove i mezzi blindati hanno sempre riscosso scarso credito, le vittorie tedesche hanno ripercussioni imponenti.

Con la costituzione dell'Arma corazzata viene anzitutto rimossa l'artificiosa ripartizione dei veicoli blindati tra fanteria e cavalleria e si assicura indirizzo unitario, sia alla progettazione ed alla costruzione dei mezzi, sia all'ordinamento e all'addestramento dei reparti.

Nel luglio 1940 vengono costituite le prime due Divisioni corazzate che, per successivi perfezionamenti, nel 1942, con l'equilibrato rapporto carri-fanteria di 6 : 3, con l'originale istituto dei « Combat Command » capaci di dar vita a qualunque complesso misto, con l'artiglieria interamente installata su semoventi e la fanteria tutta montata su semi-cingolati protetti, con il battaglione esplorante dotato di 54 ottime autoblindo « M. 8 », costituiscono uno strumento bellico più flessibile, più completo e più potente delle « Panzer ».

In Italia, la Divisione corazzata, nel complesso strutturalmente armonica, per divenir completa abbisognerebbe solo d'un reparto esplorante organico, ma la carenza non viene colmata ed avrà per lungo tempo conseguenze nefaste.

Ben più gravi sono d'altronde le deficienze della G.U. nell'armamento e nell'equipaggiamento. Dotata di superati carri « L. 3 » e di pochi « M. 11 », di artiglierie residuate della prima guerra mondiale e di trasporti inidonei a seguire il movimento dei cingolati, ha potenza irrisoria.

La previsione che l'Africa Settentrionale possa divenire campo di battaglia, anziché spronare il potenziamento delle forze corazzate, ha effetti deteriori.

Si ritiene infatti che il deserto, inibendo il movimento dei veicoli ruotati precluda l'alimentazione di grandi masse; si stima che l'unica rotabile costiera possa consentire unicamente l'impiego di formazioni limitate e solo piccole colonne possano quindi operare all'interno del territorio; si esclude, di riflesso, che da parte nostra come da parte avversaria possano esser sviluppate operazioni in grande stile; si conclude, in conseguenza, che la difesa sia la forma di lotta più economica e che per realizzarla basti interdire la direttrice costiera e predisporre l'intervento di unità mobili per manovrare, dalle piazze di Bardia e di Tobruck, contro le colonne nemiche eventualmente addentratesi nel retroterra cirenaico.

Il presunto impossibile impiego di G.U. blindate organiche non determina solo disinteresse per i loro problemi, ma provoca per di più la sottrazione di alcuni loro battaglioni che, dalla Madrepatria, vengono avviati nei presidi di frontiera quale ossatura — invero assai fragile — delle unità mobili.

Da parte britannica, all'opposto, la presenza di truppe scelte completamente motorizzate, la larga disponibilità di veicoli atti al movimento fuori strada, le ripetute esperienze condotte in regioni desertiche inducono a considerare il teatro cirenaico ambiente ideale allo sviluppo di grandi operazioni ed incoraggiano ad assumere atteggiamento spiccatamente offensivo.

Allo scoppio delle ostilità, infatti, l'11° Ussari della 7ª Divisione corazzata, seppur dotato di sole 38 autoblindo tra vecchie « Lanchester » e mediocri « Morris », operando per gruppi di 8-10 macchine sostenute, a volte, da 4-5 carri « A. 9 », con una serie di spregiudicate azioni sorprende e mette in scacco la nostra difesa.

La sera dell'11 giugno attacca e conquista Sidi Omar e la ridotta Maddalena, il 13 s'impossessa della ridotta Capuzzo ed il 14, costretto al ripiegamento il 1° raggruppamento libico, prende contatto con le difese esterne di Bardia.

Si sottrae senza lasciare traccia al contrattacco della Divisione « Marmarica » per disperdere, il giorno successivo, una colonna di 500 uomini rinforzata da carri in marcia verso Sidi Omar e sorprendere, il 16, una colonna di 30 veicoli lungo la rotabile Tobruck-Bardia con la cattura del Generale del genio Lastrucci.

I carri « L. 3 », meno veloci delle autoblindo, incapaci di offenderle con le cal. 8 di bordo e vulnerabili al tiro delle « 12.7 » e dei « Boys » avversari, si dimostrano del tutto inadeguati a fronteggiare la minaccia e l'impotenza porta a sopravalutare la forze e le intenzioni del nemico.

Il Maresciallo Balbo stima infatti che la 7ª Divisione corazzata — in effetti forte di soli 4 battaglioni — disponga di almeno 360 mezzi corazzati e commenta: « Se io fossi il comandante inglese a quest'ora sarei già sotto Tobruck ».

Il 20 giugno in una lettera al Maresciallo Badoglio lamenta: « I nostri carri d'assalto, ormai vecchi ed armati di sole mitragliatrici, sono ampiamente sorpassati; le mitragliatrici delle autoblindo inglesi li crivellano di colpi che passano allegramente la corazza. Autoblindo non ne abbiamo... così il combattimento assume il carattere della carne contro il ferro... Sarebbe possibile ottenere dai tedeschi una cinquantina dei loro magnifici carri ed autoblindo? ».

Per frenare le scorrerie britanniche, vengono rinforzati i presidi, le artiglierie da campagna vengono schierate sulle posizioni avanzate in funzione controcarro, i bombardieri vengono costantemente impegnati nella logorante quanto sterile caccia alle pattuglie meccanizzate nemiche operanti nel deserto.

All'atto pratico, una trentina di autoblindo non solo ha messo in difficoltà un'Armata di 88 000 uomini con 537 pezzi d'artiglieria e 190 carri ma ha talmente vincolato le forze aeree che il Maresciallo Badoglio è costretto a negare al Capo di SM dell'Aeronautica l'autorizzazione a bombardare

Alessandria con gli aerei di stanza in Cirenaica ed il suo messaggio esprime tutto il disappunto per la sconcertante situazione: « Date pur corso quando credete al bombardamento su Alessandria ma lasciate stare aviazione libica che ha compiti immediati più importanti e scarsa disponibilità di mezzi ».

Con lo sviluppo delle grandi operazioni, l'assenza di veicoli da combattimento ruotati assoggetta con progressivo crescendo le forze italiane all'iniziativa delle autoblindo britanniche con effetti macroscopici che trascendono qualunque apprezzamento fondato sulla materiale consistenza delle macchine nemiche e sulle loro teoriche possibilità.

Nell'avanzata di Graziani su Sidi el Barrani, le autoblindo britanniche con brillanti azioni di contrasto dinamico favoriscono l'ordinato ripiegamento dei grossi su Marsa Matruh; in occasione dell'offensiva di Wavel, con l'assoluto controllo della terra di nessuno consentono alle Divisioni amiche di muovere inavvertite per 100 km in pieno giorno e d'attestarsi, come in manovra, sulla base di partenza; dopo il successo di Sidi el Barrani, con successive puntate in profondità isolano i presidi e, bloccando le comunicazioni, creano le premesse per la cattura d'intere Grandi Unità in ritirata

La psicosi delle autoblindo raggiunge toni ossessivi ed il radio 01/4570 OP del 12 gennaio 1941 del Maresciallo Graziani al Generale Guzzoni testimonia l'angoscioso complesso di inferiorità ingeneratosi nei reparti e nei comandi italiani: « Molto utile potrebbe riuscire l'assegnazione di qualche centinaio di autoblindo. Questo mezzo infatti ancor più dei carri per mobilità et resistenza si est dimostrato di un rendimento veramente straordinario, demoniaco addirittura in quanto non trova ostacoli nella sua marcia et non dà presa al fuoco delle armi controcarro et degli aerei... ».

Con l'afflusso delle prime unità tedesche, le autoblindo britanniche trovano finalmente un interlocutore valido e parimenti spregiudicato.

Il 3° reparto esplorante della 5ª Divisione leggera sbarcato il 14 febbraio a Tripoli, con una marcia di 650 km raggiunge in 26 ore il fronte sirtico ed il 26, con la colonna Santamaria, sbaraglia le avanguardie nemiche; il 24 marzo riconquista il forte ed il campo d'aviazione di El Agheila e, nel corso della controffensiva, operando lungo la Balbia, il 6 aprile entra in Bengasi, il 10 prende contatto con le difese di Tobruck ed il 13 rioccupa Bardia.

Nell'organizzare la ripresa offensiva che entrambi i belligeranti contano d'intraprendere alla fine del 1941, massimo impulso viene dato dalle due parti al potenziamento delle unità autoblindate.

I britannici, considerando insufficiente l'organico del reggimento elevano da 38 a 58 il numero delle macchine e alla vigilia dell'attacco schierano ben 5 reggimenti autoblindo che, con i mezzi di riserva, raggiungono, secondo la stima del Servizio Informazioni italiano, i 400-450 veicoli, di massima « Marmon-Herrington » sud-africani e « Humber » britannici.

Per l'Asse, i risultati son di gran lunga inferiori; i tedeschi possono reintegrare gli organici delle due compagnie autoblindo del 3° e del 33° reparto esplorante ma da parte italiana si riesce a mettere in campo solo una compagnia della P.A.I. dotata delle nuove « AB. 41 », necessariamente tenuta accentrata nel Reparto Esplorante del Corpo d'Armata di Manovra (R.E.C.A.M.).

Il pesante divario — 5 battaglioni contro 3 compagnie — esercita ancora una volta ripercussioni di rilievo sull'andamento della lotta.

Alla vigilia dell'offensiva, le autoblindo britanniche conducono profonde puntate su Mekili, Gialo, Agedabia e Marada ed il comando FF. AA. dell'Africa Settentrionale, il 27 ottobre, deve amaramente segnalare al Comando Supremo che « la mancanza di mezzi motorizzati idonei a muovere nel deserto con sicurezza e velocità almeno pari a quella dei mezzi avversari rende pressoché infruttuosa l'attività dei nostri presidi » e, l'11 novembre, è costretto a denunciare « l'impossibilità di contrastare l'attività esplorativa avversaria nel sud gebelico e nella zona delle Oasi ».

Iniziatasi la battaglia, i reggimenti britannici, mentre con i grossi guidano le unità corazzate, con forti nuclei agiscono sulle comunicazioni, interrompono linee telegrafiche e telefoniche, attaccano colonne di rifornimento, distruggono a Tamed e ad Agedabia aerei al suolo.

Il R.E.C.A.M. dopo una serie di azioni coraggiose cessa rapidamente di esistere; il 3° ed il 33°, rinforzando con controcarri i distaccamenti esploranti, riescono ad assicurarsi una prevalenza negli scontri ma perdono in mobilità e divengono incapaci a condurre azioni penetranti; l'« Ariete » e la « Trieste », prive di reparto esplorante, venuto meno il flusso informativo del Corpo d'Armata non possono sempre operare tempestivamente ed a ragion veduta.

Il 6 dicembre quando le sorti della lotta sono ancora incerte, la comparsa di consistenti formazioni autoblindate che da Bir Hacheim minacciano d'avvolgere da sud lo schieramento dell'Asse induce alla fine Rommel ad interrompere la battaglia ed a ordinare la ritirata.

Nell'inseguimento, le autoblindo britanniche mantengono costantemente il contatto con le retroguardie italo-tedesche che, in difetto di veicoli idonei a condurre una flessibile azione di contrasto, sono in perenne crisi: il 22 ad Ain el Gazala infliggono sensibili perdite alla « Trieste »; il 19, incuneandosi nella colonna che ripiega da El Mechili, costringono l'« Ariete » a dirottare su diverso e più difficile itinerario forzandola ad abbandonare molto materiale.

Ai primi di gennaio 1942, alle Divisioni corazzate italiane è finalmente assegnato un battaglione esplorante su 47 autoblindo ma il III Gruppo « Nizza » dell'« Ariete », il III « Novara » della « Littorio », il III « Monferrato » della « Centauro » ed il RECO « Lodi » non saranno mai a pieno organico e la preponderanza numerica avversaria non potrà mai essere intaccata.

A fine anno poi, con la comparsa dell'« A.E.C. » da 11 tonnellate con cannone da 37, la superiorità britannica si estende anche al piano qualitativo e diviene totale e definitiva.

Da El Alamein a Enfidaville comunque, se i reggimenti blindati britannici danno eloquenti prove del prezioso contributo che i veicoli da combattimento ruotati offrono nell'azione offensiva e nello sfruttamento del successo, le sparute unità dell'Asse dimostrano con altrettanta efficacia che forse ancor più redditizio è il loro apporto nella difesa dinamica e nella manovra in ritirata.

Alla fine della campagna in Africa Settentrionale, il carro è considerato dagli Alleati dispotico signore del campo di battaglia ed in questa assoluta convinzione, suffragata da un'esperienza apparentemente incontrovertibile, la Gran Bretagna costituisce 11 Divisioni corazzate e gli Stati Uniti programmano di formarne ben 61.

La prepotente affermazione delle G.U. corazzate si ripercuote naturalmente sui reparti di ricognizione che per numero e qualità di mezzi acquistano una forza organica ed una potenza veramente imponenti.

Alla vigilia dello sbarco in Sicilia, il reggimento autoblindo britannico è infatti costituito da:

— Comando di reggimento: con 9 autoblindo (1 « Daimler », 3 « Staghound », 4 « Humber A.A. », 1 « Humber » comando) e 13 « Scout » (1 « Daimler » e 12 « Humber »);

- 4 squadroni ciascuno su:
  . comando di squadrone: con 4 autoblindo (1 « Daimler » e 3 « Staghound ») ed 1 « Scout Daimler »,
  . 5 plotoni di ricognizione: con 2 autoblindo « Daimler » e 2 « Scout Daimler »,
  . 1 plotone di supporto: con 1 « Scout Daimler » e 3 veicoli corazzati per trasporto truppa « White »,
  . 1 sezione cannoni: di norma, con 2 cannoni da 75 su half-track; in qualche reggimento, con un plotone autoblindo A.E.C. III con cannone da 75.

Schiera quindi, complessivamente, ben 146 veicoli blindati di vario tipo, razionalmente dosati secondo una precisa definizione di compiti: le 45 autoblindo « Daimler » sono i mezzi base dell'attività esplorativa, le 15 « Staghound », concepite per operare in zona desertica ma d'incerto impiego in ambiente europeo nell'azione minuta, costituiscono il solido nucleo dei comandi di reggimento e di squadrone, le 5 « Humber » assicurano la difesa controaerea e l'azione di comando, i 61 « Scout » provvedono all'esplorazione ravvicinata ed al collegamento, i 12 V.C.T.T. e gli 8 half-track (o A.E.C.) forniscono rispettivamente il supporto di truppe appiedate e l'appoggio immediato.

Altrettanto rilevanti, per organico e per potenza, i reggimenti di ricognizione operanti a favore delle G.U. di fanteria, ordinati su 3 squadroni, ciascuno su 3 plotoni di 2 autoblindo e di 2 « Light Reconnaissance Car » e con robuste aliquote di fanteria in supporto.

A distanza di pochi mesi, tuttavia, gli avversi eventi della campagna d'Italia ridimensionano il mito dei carri.

Le unità corazzate alleate, costrette ad operare lungo le anguste valli appenniniche, sono ovunque bloccate dai campi minati, dai controcarri e dai Panzer-faust tedeschi.

La loro avanzata è subordinata alla conquista delle alture che controllano le vie di facilitazione e la loro velocità di progressione praticamente si identifica col passo della fanteria.

La battaglia di El Alamein, invero, aveva già denunciato le limitazioni dei carri che, soltanto dopo un'aspra azione di logoramento condotta per 10 giorni dalla fanteria, avevan potuto sboccare in terreno libero.

L'iniziale insufficienza dei corazzati era stata peraltro imputata alle irripetibili condizioni ambientali che avevano concesso alla difesa d'addensare le forze su fronte ristretto.

Il successo da essi conseguito dopo lo sfondamento aveva d'altronde fugato ogni dubbio e consolidato negli Alleati il giudizio che l'irruzione carrista avrebbe comunque condotto a risultati decisivi.

Sul fronte italiano, tuttavia, aperta una breccia, la natura del terreno consente all'avversario di ricostituire la difesa sulla quinta montana successiva ed i carri sono nuovamente ridotti all'impotenza.

Sopravalutando il potere dei controcarri e le difficoltà logistiche, in breve gli Alleati si ricredono sul potere risolutivo delle G.U. corazzate e giungono a decisioni drastiche.

Lo Stato Maggiore britannico ridimensiona le sue forze corazzate riducendole a sole 5 Divisioni e, rinforzando quelle operanti in Italia con una seconda Brigata di fanteria, implicitamente nega loro la funzione di rottura.

Lo Stato Maggiore americano adotta provvedimenti ancor più severi: limita a 15 le Divisioni corazzate, riduce da 6 a 3 i loro battaglioni carri, eleva a 60 il numero dei battaglioni destinati all'appoggio e, riordinando i Corpi d'Armata su 2 Divisioni di fanteria e su 1 Divisione corazzata, praticamente sottopone l'Arma corazzata alla fanteria.

Inevitabilmente la crisi di fiducia ha ripercussioni ancor più massicce sulle unità autoblindate.

In Gran Bretagna il « Reconnaissance Corps » viene incorporato dal Reale Corpo Carri; nel 1944, prima dello sbarco in Normandia, i reggimenti autoblindo vengono sostituiti nelle Divisioni corazzate da reggimenti corazzati esploranti dotati di carri incrociatori leggeri « Cromwell »; nel corso della battaglia sulla testa di ponte numerose autoblindo vengono mutilate della torretta per essere impiegate in esigenze logistiche.

Quando con lo sfondamento di Avranches le forze alleate sboccano in terreno libero, l'autoblindo ha tuttavia la sua rivincita.

I reggimenti autoblindo vengono nuovamente assegnati alle Divisioni corazzate e dopo la vittoria di Falaise, muovendo su ampia fronte, guidano l'avanzata del XII e del XXX Corpo d'Armata britannico.

Il terreno pianeggiante, privo di ostacoli di rilievo ed intersecato da una fitta rete di vie di grande comunicazione, offre condizioni ideali alla loro azione.

Superata la Senna il 30 agosto, da Beauvais il 2° reggimento Household Cavalry con una marcia notturna di 56 km raggiunge la Somme ad est di Amiens, e, impadronendosi d'impeto di ponti, provoca il crollo delle difese germaniche. Il 3 settembre raggiunge Bruxelles ed il 10, movendo per una via non indicata nelle carte, cade di sorpresa sul nemico che nella brughiera di Hetchtel da due giorni contrasta l'avanzata alla Divisione corazzata Guardie e decide le sorti del combattimento.

A marzo del 1945, sfondate le difese di frontiera tedesche, i reggimenti blindati, in testa alle Divisioni corazzate, concorrono a frustrare gli estremi tentativi di resistenza avversari e raggiungono l'Elba.

Da parte americana le autoblindo non subiscono le traversie toccate alle consorelle britanniche ed i reparti esploranti rimangono pressoché immutati sino alla fine del conflitto.

L'immobilismo trova tuttavia le sue cause solo nella trascurabile importanza attribuita dallo SM statunitense ai veicoli di combattimento ruotati

Accettati con diffidenza ed usati senza convinzione, vengono infatti impiegati in compiti marginali e alla fine subiranno una definitiva condanna.

Sul fronte orientale, l'autoblindo dopo il massiccio esordio ha un repentino declino.

Sovietici e tedeschi, per cause diverse ne trascurano la produzione e progressivamente la sua presenza sul campo di battaglia diviene irrilevante.

L'esercito sovietico, dopo il disastro del 1941 nel quale ha perduto la quasi totalità delle sue forze blindate, non pone alcun interesse ai veicoli di combattimento ruotati tanto che nel corso del conflitto mette in campo soltanto un tipo di autoblindo, la « BA. 64 », tecnicamente insignificante.

L'esercito tedesco, all'opposto, conserva in essi incondizionata fiducia ma la crisi, prima di ordine tecnico, poi d'ordine materiale che per tutta la durata della guerra travaglia le sue forze corazzate, condiziona lo sviluppo e limita la produzione delle autoblindo.

Nonostante le forze corazzate siano state sempre considerate la punta di diamente dell'esercito ed il loro contributo ai successi di Polonia e di Francia sia stato esattamente valutato, la certezza d'una rapida soluzione del conflitto ha indotto lo Stato Maggiore tedesco a non incrementare nel 1940-1941 la costruzione dei carri ed a trascurare l'adozione di nuove macchine.

La comparsa del prestigioso « T. 34 » sovietico e lo scacco subito alle porte di Mosca richiamano le autorità militari alla realtà ma l'impiego della carica cava ingenera in Hitler la convinzione che il cannone prevalga sul carro e lo consiglia ad ordinare che molti scafi vengano utilizzati per la costruzione di semoventi.

La lotta nell'abitato di Stalingrado rafforza le sue vedute sull'impiego artiglieresco dei corazzati e lo spinge a disporre che venga sospesa la costruzione dei carri tipo III per potenziare quella dei cannoni d'assalto, che sugli scafi del tipo IV vengano montati i lunghi cannoni da 70/75 e che parte dei « Tigre » in approntamento sia privata della torretta per installarvi il pezzo da 88.

Tali iniziative non sconvolgono solo l'organizzazione industriale sino a ridurre nell'ottobre 1942 la produzione dei carri tipo IV a sole 100 unità ma impongono soprattutto ai corazzati un impiego ed una struttura organica spiccatamente difensivi.

Carenza di mezzi ed abnormi criteri operativi, alla fine del 1942, portano le forze corazzate tedesche ai limiti del collasso e, nel marasma, le autoblindo, completamente dimenticate, cessano praticamente di esistere.

Guderian chiamato a sanare l'esiziale situazione, il 9 marzo 1943 nell'esporre ad Hitler il suo programma ricostruttivo affronta con particolare vigore il problema dei reparti esploranti: « I reparti ricognitori corazzati sono divenuti i figliastri delle Divisioni corazzate.

« La loro importanza si rivela chiaramente in Africa mentre sullo scacchiere orientale è attualmente oscurata. Se noi, come speriamo, nel 1944 potremo nuovamente attaccare in grande stile avremo anche bisogno di una ricognizione sufficiente.

« E' quindi necessario:

— disporre di un numero adeguato di carri blindati leggeri per granatieri tipo « T. 1 » (ancora in costruzione);

— avere autoblindo da ricognizione a grande velocità (60-70 km/h) con corazzatura ed armamento sufficienti (attualmente non viene costruito alcun mezzo di questo genere).

« Prego autorizzarmi ad esaminare, d'accordo con il ministro Speer, tale questione per avanzare proposte ».

Nel 1943 infatti le logore 4 × 4 vengono progressivamente sostituite con il cingolato « Panzer Spähwagen Lince » derivato dal carro tipo II e dal semi-cingolato « Sd. Kfz. 250/9 » impostato sull'autotelaio del veicolo corazzato per trasporto truppa.

Il disastroso insuccesso dell'operazione « Cittadella » frustra tuttavia le ultime velleità offensive germaniche, la superiorità sovietica diviene schiacciante, i bombardamenti alleati demoliscono sistematicamente l'industria pesante tedesca.

Divenuta la difesa ineluttabile, ogni sforzo è polarizzato nella costruzione dei carri e gli stessi reparti esploranti vengono, di massima, armati con semoventi controcarro con cannone da 75.

Nel 1944 viene tuttavia distribuita ai reparti una macchina di superbe prestazioni: la 8 × 8 « Sd. Kfz. 234 » realizzazione che, in situazione militare e produttiva tanto avversa, rappresenta, da parte dello Stato Maggiore tedesco, un vero e proprio atto di fede nei veicoli di combattimento ruotati.

LE MACCHINE: CARATTERISTICHE ED EVOLUZIONE

La Gran Bretagna, al minaccioso deteriorarsi della situazione europea all'inizio del 1938, nel quadro del generale riarmo distribuisce alla cavalleria la 4 × 2 « Morris CS9/LAC ».

Adottata con carattere d'estrema urgenza per rimpiazzare le superate « Lanchester » e le vetuste « Rolls - Royce » la macchina è sotto ogni aspetto carente e nel febbraio il War Office indice un concorso per ottenere un'autoblindo di concezione avanzata

Dei 6 prototipi presentati, l'austriaca « Steyr - Daimler - Puch » a sospensioni indipendenti, agile, veloce e di ridotto consumo riscuote particolare favore.

Accusa tuttavia difetti nella frenatura, presenta qualche difficoltà nella guida, è eccessivamente rumorosa e dovrebbe, soprattutto, essere dotata di motore di produzione britannica, carenze che per essere ovviate richiederebbero un lasso di tempo inaccettabile.

Una macchina britannica, la 4 × 4 « Guy », seppure ad assali rigidi, dimostra di possedere ottime attitudini al movimento fuori strada; sfruttando collaudate parti meccaniche del trattore per l'artiglieria da campagna « Quad - Ant » può inoltre entrare immediatamente in produzione e, nonostante sia tecnicamente inferiore, viene preferita alla « Steyr » (*fig. 1*).

Del peso di 5.2 tannellate, ha 3 uomini di equipaggio, motore posteriore da 53 CV, corazzatura di 15 mm, 65 km/h di velocità massima, 330 km di autonomia ed è armata con due mitragliatrici Vickers coassiali — una cal. 12.7, l'altra cal. 7.62 — successivamente sostituite, nella versione « IA », con mitragliatrici Besa cal. 15 e cal. 7.62.

Ufficialmente omologata quale « Tank Light (Wheeled) Mark I » viene costruita in 101 esemplari assegnati per l'esplorazione tattica alle Divisioni corazzate ed ai Comandi superiori.

E' curioso constatare come in Gran Bretagna la classificazione dei veicoli corazzati subisca grottesche distorsioni, simili, seppure in senso opposto a quelle verificatesi in Francia.

Qui i carri destinati all'esplorazione, solo perché inquadrati nelle unità di cavalleria, vengono contro ogni criterio logico denominati automitragliatrici; oltre Manica le autoblindo, solo perché in dotazione al Reale Corpo Carri, vengono, per norma, classificate carri leggeri.

Nel 1941, tuttavia, l'assurda denominazione verrà abrogata, le autoblindo saranno propriamente ribattezzate « Armoured Cars » e la « Guy » assumerà il nominativo di « Armoured Car Guy I ».

A breve distanza di tempo, sotto la favorevole impressione delle brillanti prove offerte dalla « Steyr », il War Office bandisce un nuovo concorso

Fig. 1. - Armoured Car, Guy, Mark I

per la costruzione d'un veicolo blindato leggero a cielo scoperto per l'esplorazione ed il collegamento.

L'occupazione tedesca dell'Austria preclude la partecipazione della « Steyr » e, tra le macchine presentate, prevale la 4 × 4 « B S A - Daimler », alla quale, in fase sperimentale, viene successivamente richiesta anche la corazzatura superiore.

Priva di torretta, presenta caratteristiche tecniche di rilievo; sospensioni indipendenti, 4 ruote direttrici, 5 marce sia avanti sia indietro, freni idraulici, unico differenziale centrale che aziona gli alberi di trasmissione laterali tra i quali, molto in basso, trovano posto pilota e motore.

Ha 2 uomini di equipaggio, 2,8 tonnellate di peso, motore posteriore Daimler da 55 CV, corazzatura massima frontale di 30 mm, posteriore e

laterale di 12 mm, 88 km/h di velocità massima, 320 km di autonomia ed è armata con un fucile mitragliatore Bren.

Omologata quale « Car Scout Mark I » e comunemente conosciuta come « Scout Car Daimler I » ne vengono commissionati, nel maggio 1939, 172 esemplari.

I lusinghieri risultati conseguiti con lo « Scout » inducono il War Office a richiedere all'industria un'autoblindo con analoghe caratteristiche meccaniche

Fig. 2. - Armoured Car, Daimler, Mark I

Il problema tecnico, in apparenza limitato alla semplice maggiorazione del piccolo veicolo, si manifesta all'atto pratico assai più complesso, specie per quanto concerne gli organi di trasmissione e la nuova macchina omologata come « Tank Light (Wheeled) Mark II » e, successivamente, con la corretta denominazione « Armoured Car Daimler I » entra in produzione soltanto nell'aprile del 1941 (*fig.* 2)

Le sue caratteristiche meccaniche generali sono del tutto analoghe a quelle dello « Scout » ad eccezione della guida, limitata alle sole ruote anteriori.

Ha 3 uomini di equipaggio, 7,5 tonnellate di peso, motore posteriore Daimler a 6 cilindri da 95 CV, corazzatura massima di 16 mm, 80 km/h di

velocità, 330 km di autonomia ed è armata con 1 cannone da 2 libbre e con una mitragliatrice Besa cal. 7,92, installati in torretta del carro « Tetrarch

Allo scoppio delle ostilità la « Guy » è comunque la sola autoblindo in produzione e la casa costruttrice oberata dalle commesse di autocarri pesanti e di trattori non ha potenziale sufficiente a soddisfare la massiccia richiesta di veicoli blindati.

Nell'ottobre 1939, il compito viene girato al gruppo industriale « Rootes » che, utilizzando l'autotelaio del trattore d'artiglieria da campagna « K.T. 4 » ed avvalendosi degli scafi e delle torrette fornite dalla « Guy », può rapidamente presentare una macchina di analoghe caratteristiche.

Omologata quale « Tank Leight (Wheeled) Mark III » e, successivamente, come « Armoured Car Humber I » ha 3 uomini di equipaggio, 6,85 tonnellate di peso, motore posteriore Rootes a 6 cilindri da 90 CV, corazzatura massima di 15 mm, 72 km/h di velocità massima, 400 km di autonomia, trazione totale ed è armata come la « Guy I A » con 2 mitragliatrici coassiali Besa da 15 e da 7,92 mm.

Consegnata ai reparti dall'inizio del 1941, fa la sua comparsa in Africa Settentrionale in settembre e nel corso del conflitto verrà prodotta in 4 versioni delle quali, l'ultima, la « Mark IV » avrà per armamento principale un cannone da 37.

Quando la « Daimler » e la « Humber » sono ancora in gestazione, la minaccia d'invasione impone l'immediato approntamento di mezzi ruotati da combattimento per fronteggiare il possibile sbarco e per la difesa delle infrastrutture e degli impianti del territorio.

Adattando, di massima, autotelai convenzionali, viene improvvisata una vasta gamma di mezzi blindati che vanno dai veicoli leggeri da ricognizione « Beaverette », « Humber » e « Morris » all'« Armadillo » — autocarro da 3 t Bedford con installata sul cassone una casamatta metallica — al « Bison » — autocarro pesante con cabina di guida e casamatta posteriore protette da pareti di cemento armato.

Il « Beaverette » (*fig.* 3), costruito dalla Standard Motor Co., a cielo scoperto ed a trazione 4 × 2, ha 2 tonnellate di peso, motore anteriore a 4 cilindri da 45 CV e, blindato solo nella fronte e sui fianchi, è armato con un fucile mitragliatore Bren in feritoia; nella versione Mark II viene poi corazzato anche sul tergo e nella Mark III è provvisto di trazione 4 × 4 e di una minuscola torretta scoperta.

L'« Humber », comunemente denominato « Humberette », prodotto dalla Rootes, inizialmente anch'esso a cielo scoperto ed a trazione 4 × 2, ha 3 uomini di equipaggio, 3 tonnellate di peso e motore anteriore a 6 cilindri da 75 CV; nella versione Mark II viene anch'esso dotato di torretta e nella Mark III di trazione totale.

Il « Morris » (*fig.* 4) ultimo della serie, realizzato dal gruppo Nuffield beneficia delle precedenti esperienze e, azionato da motore posteriore da

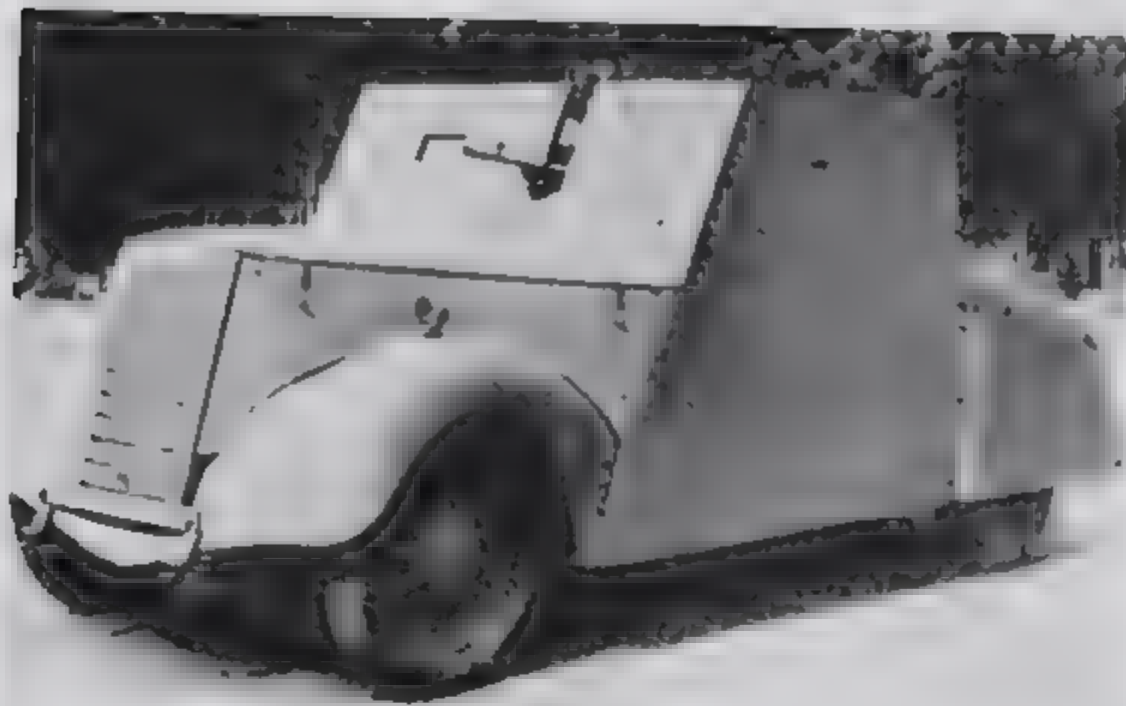



Fig. 3 Car Light Reconnaissance, Beaverette

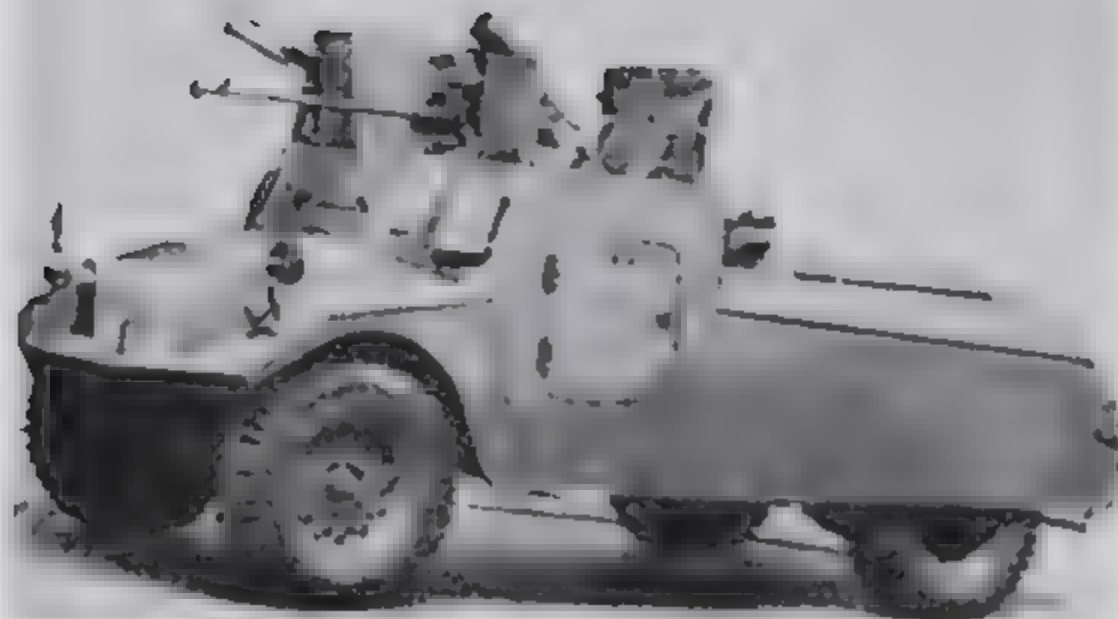



Fig. 4 Car, Light Reconnaissance, Morris Mark I

71 CV, sin dalle origini è munito di torretta; ha equipaggio e tonnellaggio pari all'« Humberette » ed è armato con un fucile mitragliatore Bren e con un fucile controcarro Boys.

Alla fine dell'emergenza gli automezzi blindati pesanti sono per lo più smantellati, mentre il veicolo leggero da ricognizione « Beaverette » viene di massima impiegato nella difesa dell'industria aeronautica e l'« Humber ed il « Morris » vanno ad armare i reggimenti di ricognizione delle Divisioni di fanteria ed i reggimenti difesa-aeroporti della R.A.F.

Acquisiti questi nuovi mezzi, i veicoli ruotati di combattimento, in relazione alle caratteristiche tecnico-tattiche, vengono suddivisi in tre distinte categorie

— Tank Light (Wheeled) », dal 1941 « Armoured Car »: mezzo di notevole mole, dotato di arma controcarro di grande potenza, destinato alla esplorazione tattica per conto delle Divisioni corazzate e dei Comandi superiori;

— Car Scout »: veicolo di ridotte dimensioni ma con buone attitudini al movimento fuori strada armato soltanto di fucile mitragliatore, impiegato per l'esplorazione e per il collegamento nell'ambito dei reggimenti carri o autoblindo;

— « Car, Light Reconnaissance »: veicolo leggero per quanto possibile idoneo ad operare in terreno vario ed armato di un fucile mitragliatore, di un fucile controcarro « Boys » e di lanciabombe, per l'esplorazione ravvicinata a favore delle Divisioni di fanteria.

Gli « Scout » ed i « Light Reconnaissance », in origine strutturalmente dissimili, nel corso del conflitto vanno tuttavia identificandosi.

I « Light Reconnaissance » inizialmente 4 × 2 e di massima a cielo scoperto, si trasformano infatti gradualmente in mezzi a trazione totale con corazzatura anche sull'alto.

D'altra parte, la « Rootes », incaricata nel 1942 di costruire un nuovo tipo di « Scout » si avvale del motore e di numerose parti meccaniche del suo sperimentato veicolo leggero da ricognizione.

Così il nuovo « Car Scout Humber » (*fig.* 5) a trazione totale con 2-3 uomini di equipaggio, 3,39 tonnellate di peso, motore Rootes a 6 cilindri da 87 CV, 14 mm di corazzatura massima, 96 km/h di velocità, 320 km di autonomia, armato con 1 o 2 fucili mitragliatori, in effetti non è che una edizione perfezionata dell'omonimo « Leight Reconnaissance ».

Alla fine delle ostilità, infatti, « Scout » e veicoli leggeri da ricognizione sono talmente affini da costituire all'atto pratico un'unica categoria e da poter essere indifferentemente impiegati nei reciproci compiti.

All'inizio del 1941, quando la « Daimler » con cannone da 2 libbre è ancora in faticosa elaborazione, le unità operanti in Africa Settentrionale la-

mentano l'assenza d'una autoblindo con armamento pari a quello dei carri leggeri.

L'« Associated Equipment Co » recepisce l'esigenza e d'iniziativa appronta una 4 × 4 impostata sull'autotelaio del trattore medio « Matador » armata con cannone da 2 libbre in torretta del carro « Valentine ».

Presentata ufficiosamente ad una rassegna di veicoli militari, la macchina riscuote il consenso dal Primo Ministro e nel luglio 1941 viene commissionata per 120 unità.

Fig. 5. - Car, Scout, Humber Mark I.

Omologata quale « Armoured Car A.E.C. Mark I » ha 3 uomini di equipaggio, 11 tonnellate di peso, motore A.E.C. Diesel a 6 cilindri da 106 CV, 30 mm di corazzatura massima, 58 km/h di velocità, 400 km di autonomia e, col cannone da 2 libbre, una mitragliatrice Besa cal. 7,92

La successiva versione « Mark II » con 4 uomini di equipaggio, 12,7 tonnellate di peso, motore da 158 CV e 65 km/h di velocità massima, ha per armamento principale il cannone da 6 libbre, sostituito poi nella « Mark III » con un pezzo da 75 mm (*fig. 6*).

Delle macchine che prime vanno ad armare i reggimenti blindati, la « Humber » è preferita quale veicolo comando ma la « Daimler », tecnicamente assai più evoluta, gode il favore degli equipaggi e la si vorrebbe mezzo-base per l'attività esplorativa.

La sua produzione tuttavia, sia per le maggiori difficoltà tecniche, sia per il minor potenziamento della casa Daimler nei confronti del gruppo Rootes, è sensibilmente inferiore a quello delle « Humber ».

Per sbloccare la sfavorevole situazione, il War Office invita le due industrie a collaborare alla costruzione di una macchina che fonda i pregi dei due veicoli.

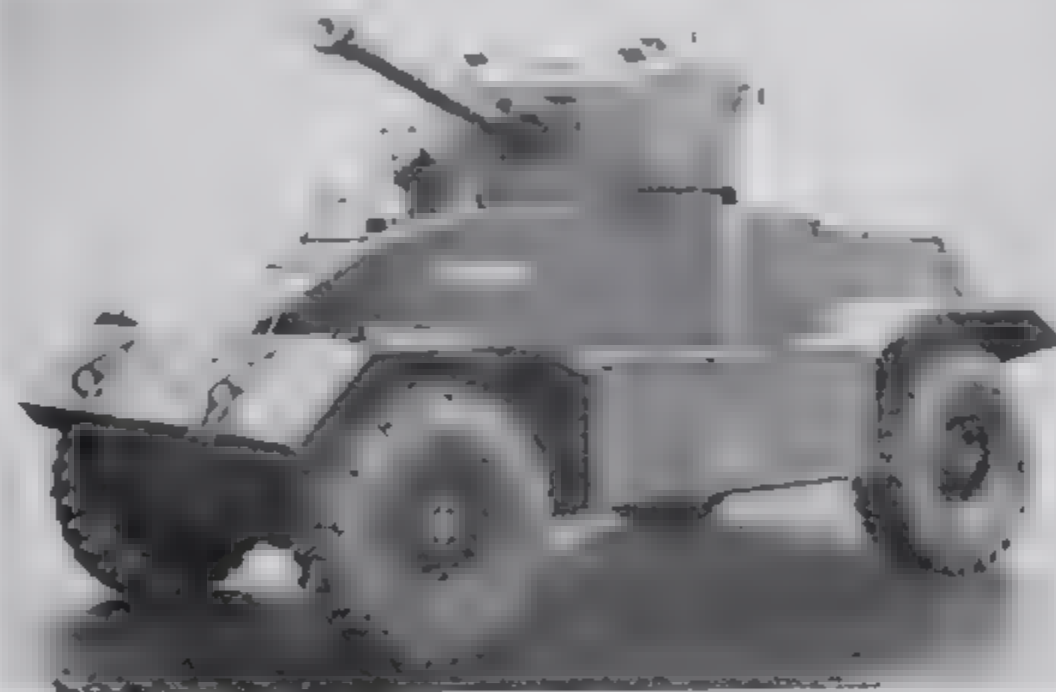



Fig. 6. - Armoured Car, AEC Mark III.

Nasce così, nel 1944, il 4 × 4 « Armoured Car Coventry Mark I » (*fig. 7*) con 4 uomini di equipaggio, corazzatura di 14 mm, 11,5 tonnellate di peso, motore Hercules a 6 cilindri da 175 CV, 65 km/h di velocità massima, 400 km di autonomia, armato con un cannone da 2 libbre e con una mitragliatrice Besa cal. 7,92 e, nella successiva versione « Mark II », con un pezzo da 75.

Macchina assai promettente, non ha tuttavia pratico sviluppo poiché la fine delle ostilità limita la sua produzione a pochi esemplari.

Nell'esame dei veicoli britannici non può essere ignorato il contributo dei *Dominions*, specie del Sud-Africa e del Canada.

Fig. 7. - Armoured Car, Coventry, Mark

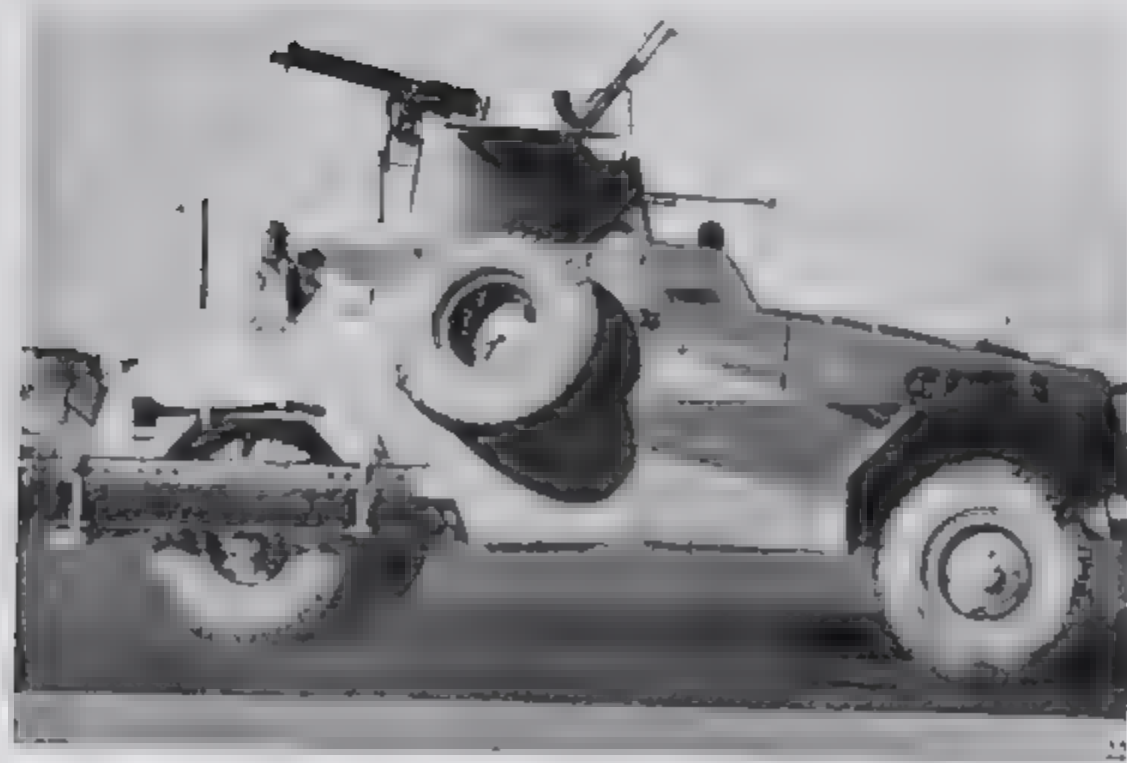



Fig. 8. - Armoured Car, Marmon - Herrington, Mark I.

Il Sud - Africa, in particolare, con l'autoblindo « Marmon - Herrington » (*fig. 8*) offre un sostanziale apporto alle forze operanti in Africa Settentrionale.

La macchina, originariamente 4 × 2, e nelle versioni successive 4 × 4, impostata su autotelaio « Marmon - Herrington » con motore Ford 8 cilindri da 85 CV è invero di concezione superata: ha motore anteriore, sagoma eccessivamente alta, angusta torretta che consente d'installarvi una sola mitragliatrice.

Nel 1941, basta tuttavia a fronteggiare, sia pure col peso del numero, le autoblindo tedesche del 3° e del 33° reparto esplorante ed a mantenere l'acquisito controllo del deserto cirenaico sino all'afflusso delle « Humber » e delle « Daimler

Verso la fine del 1942, poi, nella versione « Mark IV » a motore posteriore, con più ampia torretta ed armata con cannone da 2 libbre, la macchina, radicalmente rinnovata, acquista potenza e capacità operative pari alle migliori autoblindo in campo.

Il Canada su invito del War Office nel 1941 realizza un'autoblindo ed uno « Scout

L'autoblindo, la 4 × 4 « G.M. Mark I » comunemente denominata Fox I da 7,57 tonnellate con motore G. M. 6 cilindri da 104 CV, 15 mm di corazzatura massima, 70 km/h di velocità e 335 km di autonomia, costruita sui disegni della « Guy » e della « Humber », ha caratteristiche meccaniche e prestazioni ad esse del tutto analoghe.

Prodotte 200 macchine, l'affermazione della « Daimler » ed il massiccio apporto americano, inducono il War Office a sospendere la costruzione.

Continua invece sino alla fine delle ostilità la produzione della « Scout Ford » comunemente denominata « Lynx » da 4,1 tonnellate, con motore Ford 8 cilindri da 95 CV, analoga per corazzatura ed armamento a « Daimler ».

In complesso, nel corso del conflitto, Gran Bretagna, Sud - Africa e Canada mettono in campo: 99 autoblindo « Morris », 101 « Guy », 2 694 « Daimler », 5 400 « Humber », 629 « A.E.C. » alcune « Coventry », 3 630 « Marmon - Herrington » e 200 « Fox » cui debbono aggiungersi 6 626 « Scout Daimler », 4 300 « Humber » e 3 255 « Lynx », oltre a 2 800 « Light Reconnaissance Beaverette », 2 250 « Morris » e 3 600 « Humber », massa di veicoli imponente che di per sé testimonia l'importanza attribuita dallo Stato Maggiore britannico ai veicoli di combattimento ruotati.

Negli Stati Uniti i successi tedeschi spazzano ogni diffidenza per le forze corazzate e con attività febbrile lo Stato Maggiore americano coadiuvato da una commissione tecnica britannica si adopera per riguadagnare il tempo perduto.

Permane pervicace tuttavia un radicato scetticismo per i veicoli di combattimento ruotati e, nonostante la Cavalleria insista per ottenerne moderne

autoblindo, sino a metà del 1941 viene adottato solo uno « Scout », il 4 × 4 « M3A1 ». Del peso di 4 tonnellate, con motore Hercules da 110 CV è soltanto un buon automezzo protetto e negli eserciti britannico e canadese, cui viene ceduto, è infatti classificato « trasporto da 15 cwt ».

Superando i radicati preconcetti, la Trackless Tank Co. alla fine del 1940 aveva invero realizzato, d'iniziativa, un prototipo di autoblindo.

Ufficialmente denominata « T. 13 », ad 8 ruote - 2 anteriori direttrici e 6 posteriori motrici —, con motore posteriore Diesel da 250 CV e scafo a piastre imbullonate era armata con un cannone da 37.

Alle prove era stata tuttavia giudicata insoddisfacente e l'Ordnance Dept. aveva progettato di trasformarla in semovente ruotato per cannone da 75 o per obice da 105. Dopo esperienze e modifiche, contraddittorie valutazioni, inoltre di commesse successivamente revocate, il veicolo era stato alla fine accantonato.

Le affermazioni delle autoblindo in Africa Settentrionale, le positive valutazioni della commissione britannica e le insistenze dell'« Armored Force » che, assorbita la cavalleria, ne ha fatto proprie le istanze, superano finalmente le resistenze dello Stato Maggiore e nel luglio 1941 l'Ordnance Dept. richiede all'industria un'autoblindo media a trazione totale armata di cannone da 37, un'autoblindo pesante ed un veicolo blindato leggero armato di cannone da 37 da assegnare al Tank Destroyer Command, adattabile, con lievi modifiche, a mezzo controaereo, a veicolo-comando ed a trasporto blindato.

Per l'autoblindo media, tra i numerosi progetti, vengono preferiti quelli della Ford e della Chevrolet e in breve dai prototipi si passa alle prove ed alla produzione in serie.

La macchina realizzata dalla Ford, catalogata « T. 17 » e denominata dai britannici « Deerhound » è una 6 × 6 da 14,4 tonnellate con 5 uomini di equipaggio, 2 motori posteriori Hercules a 6 cilindri da 110 CV ciascuno, 31 mm di corazzatura massima, 96 km/h di velocità e 400 km di autonomia; capace di superare ostacoli verticali di 45 cm e pendenze del 60% è armata con un cannone da 37 ed una mitragliatrice cal. 7.62 coassiali in torretta, con una seconda mitragliatrice cal. 7.62 in casamatta prodiera e con una 12.7 per la difesa controaerei.

L'autoblindo prodotta dalla Chevrolet, catalogata « T. 17 E 1 » e denominata dai britannici « Staghound » (*fig. 9*), è una 4 × 4 da 13.8 tonnellate con 5 uomini di equipaggio, 2 motori posteriori GMC da 97 CV ciascuno, 31 mm di corazzatura massima, 88 km/h di velocità; capace di superare ostacoli verticali di 53 cm e pendenze del 57% è armata come la « T. 17 » ed in più dispone di un mortaio da 2 pollici; di particolare pregio presenta: il cambio automatico, il giro-stabilizzatore per il cannone, la torretta azionata elettricamente, facili accessi e serbatoi supplementari sganciabili dall'interno che elevano la sua autonomia a ben 700 km.

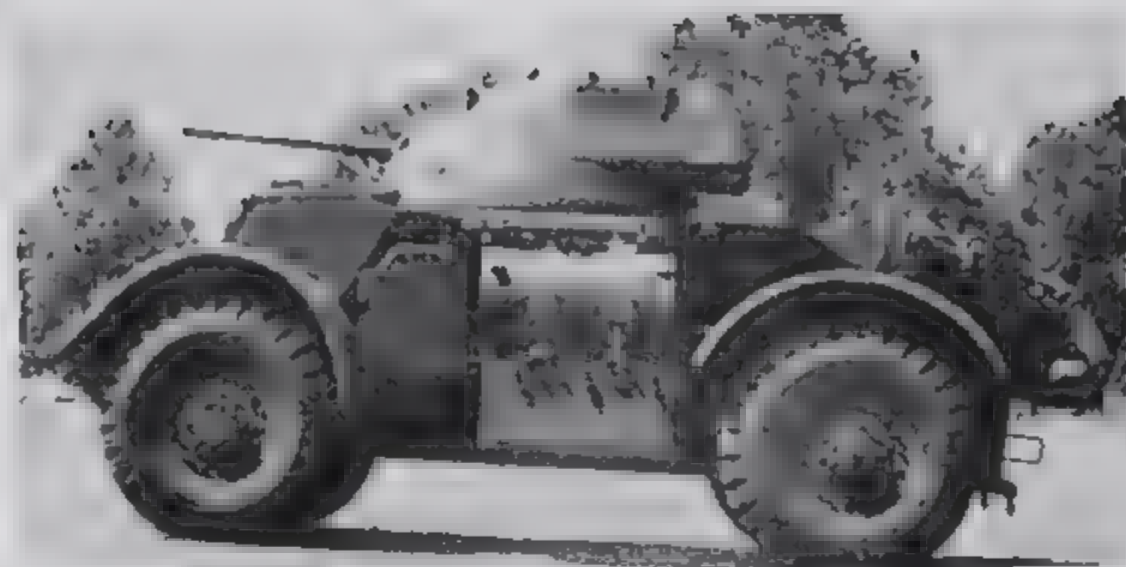



Fig. 9. - Armoured Car, T.17 E 1 « Staghound

L'autoblindo pesante è realizzata dalla GMC. Catalogata « T. 18 E 2 » (*fig. 10*) e dai britannici denominata « Boarhound » è una 8 × 8 da 23,8 tonnellate con le 4 ruote anteriori motrici, 2 motori posteriori a 6 cilindri da 175 CV ciascuno, 50 mm di corazzatura massima ed è armata con un cannone da 57 ed una mitragliatrice cal. 7.62 coassiali in torretta, con una mi-

Fig. 10. - Armoured Car, T 18 E 2 « Boarhound

tragliatrice 7.62 « in caccia » e con 2 mortai da 2 pollici. Dalla sagoma tozza e massiccia, alta m 2,60 e lunga m 6,15, complessa nei meccanismi, ha laboriosa gestazione ed alla fine del 1942 è ancora in fase sperimentale.

Il veicolo blindato leggero è prodotto dalla Ford e viene catalogato « 37 mm Gun Motor Carriage T 22 ».

L'esperienza bellica ha tuttavia reso evidente che per le unità controcarro il cannone da 37 è ormai superato e poiché sia la Cavalleria sia il Tank Destroyer Command richiedono un mezzo corazzato leggero di combattimento, con opportune modifiche, la macchina viene convertita in autoblindo.

Fig. 11 — Armoured Car, M 8 « Greyhound »

Ribattezzata con la sigla « M 8 » (*fig. 11*) e dai britannici denominata « Greyhound », ha trazione 6 × 6, torretta a cielo scoperto, 4 uomini di equipaggio, 7.8 tonnellate di peso, motore posteriore Hercules a 6 cilindri da 110 CV, 20 mm di corazzatura e 88 km/h di velocità massima, 560 km di autonomia; supera ostacoli verticali di 30 cm, pendenze del 60% ed è armata con un cannone da 37 e una mitragliatrice cal. 7.62 coassiali in torretta e con una cal. 12.7 per la difesa controaerei.

Secondo gli intendimenti originari, la « M. 8 », privata dell'armamento principale e con la semplice sostituzione della torretta con un anello circolare di sostegno per la mitragliatrice 12.7, dà vita al trasporto blindato

« M. 20 », particolarmente atto quale veicolo - comando ed osservatorio, come mezzo di collegamento ed al trasporto di armi e materiali sul campo di battaglia.

Con i veicoli sopracitati, già in fase di produzione o d'avanzata sperimentazione, alla fine del 1942 sono in prova altre due macchine: la 6 × 6 « T. 19 » da 12 tonnellate concepita quale autoblindo ma adattata poi per conto del Tank Destroyer Command a semovente ruotato per cannone da 75 e la 8 × 8 « T. 20 » da 13 tonnellate, riedizione migliorata della « T. 13 ».

In assenza d'un programma organico e d'un efficiente organo coordinatore, la concorrenza industriale ha provocato una assurda proliferazione di macchine, in più casi, d'analoghe caratteristiche tecnico - tattiche.

Il disordine è accentuato dalle contraddittorie richieste delle varie Armi e Specialità che, in base a sempre nuove esigenze, vere o presunte, esigono continue modifiche ai progetti iniziali quando non richiedono che le macchine vengano radicalmente modificate per destinarle ad altri scopi.

Per disciplinare gli sforzi secondo razionali criteri economici e produttivi, viene costituito, nell'ottobre 1942, lo Special Armored Vehicle Board, organo interarma, altrimenti denominato dal nome del Presidente « Palmer Board

La commissione, vagliate le macchine in costruzione ed in esperimento, giudica eccessivi il peso e la sagoma della « T. 17 » e della « T. 17 E 1 », assolutamente inaccettabile la mole della « T. 18 », e chiede l'annullamento delle relative commesse; ritiene inutile e dispone venga accantonato il semovente ruotato « T. 19 »; stima che la « T. 20 » non possa divenire operativa in tempo utile e ne sospende le prove; approva invece la « M. 8 » e la « M. 20 » e raccomanda che ne sia intensificata la produzione.

Le 250 « T. 17 » (Deerhound) già costruite vengono offerte alla Gran Bretagna che, concluse le operazioni in Africa Settentrionale, non le ritiene idonee ad operare in ambiente europeo e declina l'offerta.

Vengono allora assegnate alla Polizia Militare che, rimossi i cannoni, le impiega in compiti d'istituto.

Nonostante il negativo giudizio della commissione Palmer, la Gran Bretagna gradisce invece la « T. 17 E 1 » (Staghound) e nel 1943 riceve 2 687 macchine.

Richiede ed ottiene inoltre che la Chevrolet le fornisca 789 veicoli dello stesso tipo ma in versione controaerei (« T. 17 E 2 »), realizzati eliminando la mitragliatrice di prua e sostituendo la torretta originale e relativo armamento con altra a cielo scoperto nella quale sono installate due mitragliatrici cal. 12.7.

Ben presto la supremazia aerea alleata rende superflue le autoblindo - controaerei che, private della torretta, vengono di massima adattate a veicolo comando (Staghound Command).

La Gran Bretagna interessa inoltre la Chevrolet alla costruzione della macchina in una terza versione, destinata ad assicurare agli elementi esploranti immediato e potente sostegno di fuoco.

Realizzato il prototipo, dotato dell'obice americano da 75 mm (« T. 17 E 3 »), la ditta, considerato il limitato numero dei veicoli richiesti e la necessità di rendere al più presto disponibili gli impianti per nuove costruzioni, declina la commessa.

La Gran Bretagna provvede allora direttamente a soddisfare l'esigenza, in primo tempo sostituendo su un centinaio di macchine il cannone da 37 con quello da 3 pollici (Staghound II) successivamente, sostituendo la torretta originale con quella del carro « Crusader » ed installandovi un cannone da 75 ed una mitragliatrice Besa cal. 7.92 coassiali, eliminando la mitragliatrice prodiera ed applicando sui lati dello scafo cassoni per le munizioni in luogo dei serbatoi ausiliari.

La commissione Palmer, oltre a disciplinare la produzione, ha definito altresì le caratteristiche generali delle autoblindo di futura costruzione: facile produzione, basso costo, peso non superiore alle 7 tonnellate, 80 km/h di velocità, semplice guida e manutenzione, cannone da 37 per armamento principale.

Secondo questo orientamento, nel 1944 la Studebaker realizza una 8 × 6 da 7 tonnellate catalogata dall'Ordnance Dept « T. 27 », la Chevrolet una 6 × 6 da 6,9 tonnellate catalogata « T. 28 ».

Nelle prove offrono entrambe ottime prestazioni ma viene prescelta la « T. 28 » di più semplice ed economica produzione. Omologata quale « M. 38 » (*fig. 12*) ha 4 uomini di equipaggio, motore Cadillac a 8 cilindri da 148 CV, corazzatura di 12,7 mm, 96 km/h di velocità, 480 km di autonomia ed è armata con un cannone da 37 ed una mitragliatrice cal. 7.62 coassiali in torretta e con una mitragliatrice da 12,7 per il tiro controaerei.

L'elevato rapporto potenza motore-peso, l'equilibrata distribuzione del carico sugli assali equidistanti, le sospensioni indipendenti ed i pneumatici di grande diametro, la rendono brillante nel movimento in terreno vario e le fanno superare fossati di 1,20 m, ostacoli verticali di 0,60 m e pendenze del 60%.

Le si pronostica un sicuro avvenire ed anche la Gran Bretagna che l'ha denominata « Wolfhound » preannuncia consistenti commesse.

Nelle more degli esperimenti l'interesse per le autoblindo va tuttavia scemando, le « M. 8 » sono giudicate dallo Stato Maggiore americano più che sufficienti per numero e per prestazioni alle esigenze operative ed il prototipo non ha seguito.

Con tanto travaglio, all'atto pratico, la produzione agli Stati Uniti in veicoli di combattimento ruotati si riduce in definitiva a due soli tipi di macchine: alla « T. 17 E 1 » (Staghound) ed alla « M. 8 » (Greyhound) ma solo questa con la derivata « M. 20 » trovano effettivo impiego nelle forze armate americane.

Notevole in complesso il numero delle macchine costruite: 3 884 tra « T. 17 E I » e « T. 17 E II », 8 523 « M. 8 » e 3 721 « M. 20 ».

La Germania dal 1939 al 1942 non mette in campo nuove macchine limitandosi ad adattare alle nuove esigenze operative ed a potenziare la 8 × 8 « Sd. Kfz. 231 », della quale produce due nuove versioni: la « Sd. Kfz. 233 » armata con cannone corto da 74/24 per l'appoggio immediato agli elementi esploranti e la « Sd. Kfz. 233 - radio » senza torretta.

Fig. 12. - Armoured Car, M 38 « Wolfhound »

Nel 1943, trascurando la « Pz. Kpfw. Lynx » che in effetti è un carro leggero, l'industria tedesca, impegnata a fondo nella costruzione dei carri, realizza soltanto un'autoblindo di ripiego, la « Sd. Kfz. 250/9 » (*fig. 13*).

E' in effetti una semplice variante del semi-cingolato leggero per trasporto truppa sul quale è montata la torretta dell'autoblindo « 222 ».

Del peso di 6 tonnellate, con equipaggio di 3 uomini, motore da 100 CV, corazzatura di 12 mm armata con cannone da 20/55 e mitragliatrice cal. 7.92 coassiali, ha mobilità superiore all'autoblindo leggera ma per il sovraccarico e per il sistema di propulsione, è di questa assai meno veloce e oltremodo più lenta nella manovra.

Solo nel 1944 con la « Sd. Kfz. 234/1 » le autoblindo tedesche riacquistano la perfezione tecnica e la capacità operativa che le avevano rese famose all'inizio delle ostilità.

La nuova macchina ad 8 ruote motrici e direttrici, ha 4 uomini di equipaggio, 10,5 tonnellate di peso, motore posteriore Tatra con raffreddamento ad aria da 220 CV, 6 marce sia avanti sia indietro, 85 km/h di velocità massima, 600 km di autonomia, corazzatura di 30 mm in torretta, di 25 mm

Fig. 13 - Sd. Kfz. 234/1

nella parte frontale dello scafo, di 8 mm sui fianchi e di 15 mm nell'alto ed è armata con il solito cannone da 20/55 con una dotazione di 280 colpi.

Realizzata sfruttando lo scafo della « 231 » e la torretta della « 222 » ma dotata di motore e di meccanismi di concezione avanzata, possiede, rispetto alla precedente 8 × 8, un più elevato rapporto potenza motore - peso, superiore mobilità e maggiore autonomia.

Nessun progresso presenta tuttavia nell'armamento principale sempre costituito dal cannone da 20, ormai inadeguato alle esigenze del combattimento.

La carenza è ovviata nella « Sd. Kfz. 234/2 PUMA » che, del tutto analoga alla precedente nell'autotelaio e nello scafo ma armata con cannone da

50/60 installato in bassa torretta con blindamento frontale di 40 mm, conseguendo la più armonica combinazione tra mobilità, potenza e protezione, è indubbiamente la migliore autoblindo della seconda guerra mondiale.

Nella successiva « Sd. Kfz. 234/3 », l'installazione del cannone corto da 75/24 non segna un significativo progresso.

L'ultima versione, la « Sd. Kfz. 234/4 (*fig. 14*) dotata di cannone controcarro da 75/48, se interessante dal punto di vista tecnico, sotto il profilo

Fig. 14 - Sd. Kfz. 234/4

tattico è più che altro concreta espressione dell'atteggiamento difensivo-controffensivo cui ormai soggiace su tutti i fronti l'esercito tedesco.

In Italia nonostante il disinteresse delle autorità militari, la « S.P.A. » e l'« Ansaldo » all'inizio della guerra di Spagna avevano intrapreso la progettazione di nuove macchine. Così nel 1938, quando lo Stato Maggiore richiede all'industria un veicolo di combattimento ruotato, le due ditte, accomunando studi ed esperienze e fornendo la prima l'autotelaio e la seconda lo scafo, danno vita alla « AB. 40 » o « SPA 40 » (*fig. 15*).

Il prototipo presentato nel giugno del 1939 al Centro Studi della Motorizzazione per le prove valutative, entra in produzione nel 1940 ed a metà del 1941 le prime macchine debuttano in Africa Settentrionale.

L'« AB. 40 » del peso di 6,48 tonnellate, lunga m 5,00, larga m 1,93, alta m 2,34, azionata da motore posteriore a 6 cilindri da 80 CV, ha 4 uomini di equipaggio, blindamento di 18 mm in torretta e di 8,5 mm allo scafo, 75 km/h di velocità massima, 400 km di autonomia ed è armata con due mitragliatrici cal. 8 in torretta e con una terza « in ritirata ». Ha 4 ruote motrici e direttrici, con ruote di scorta d'appoggio per il superamento di ostacoli, dotata di doppia guida e di sospensioni indipendenti, munita di grande diametro con pneumatici di sicurezza, è meccanicamente eccellente.

Fig. 15. - Autoblindo AB. 40.

Difetta tuttavia nell'armamento ma la carenza è ovviata nella versione successiva « AB. 41 » dotata di cannone da 20 mm e mitragliatrice coassiali in torretta, varianti che con qualche modifica allo scafo, elevano il peso del veicolo a 7,46 tonnellate.

Nel 1943, l'ultima versione, « AB. 43 », immutata negli organi meccanici, ma con motore da 110 CV, torretta di nuovo disegno con 22 mm di corazzatura, cannone da 47/40 per armamento principale, 90 km/h di velocità e 535 km di autonomia, non teme il confronto con le più moderne macchine avversarie

Nel 1941, per contrastare l'azione dei Long Range Desert Groups che dall'inizio delle ostilità imperversano nel retroterra cirenaico viene realizzata la « Camionetta sahariana » (*fig. 16*). Veicolo leggero d'esplorazione a cielo scoperto derivato dall'« AB. 41 » e come questa a 4 ruote motrici e direttrici ed a doppia guida, pesa 4 tonnellate ed è armato con una mitragliatrice cal. 13,2 — a volte con mitragliera da 20 o con cannone da 37 — e con una mitragliatrice cal. 8.

Agile, rustico, maneggevole, spiccatamente idoneo ad operare in terreno desertico, partecipa con positivi risultati alle ultime operazioni in Africa Settentrionale.

Dopo l'armistizio viene infine prodotto dalla « Lancia » il veicolo blindato leggero da ricognizione « Lince » (*fig. 17*) assai simile per caratteristiche tecniche e per prestazioni agli « Scout » britannici.

Del peso di 3,14 tonnellate, ha 2 uomini di equipaggio, motore a benzina ad 8 cilindri da 60 CV, corazzatura da 8,5 a 14 mm, 86 km/h di velocità massima, 350 km di autonomia ed è armato con una mitragliatrice cal. 8 in casamatta « in caccia ».

Ne vengono costruiti circa 200 esemplari che vanno ad armare il Battaglione O. P. della Guardia Nazionale Repubblicana di Milano, lo squadrone misto corazzato R.A.P. di Torino, il gruppo misto corazzato del reggimento Cacciatori degli Appennini e la Polizia repubblicana.

Se la consolidata esperienza in costruzioni automobilistiche ha concesso all'Italia d'apprestare macchine tecnicamente soddisfacenti, il modesto potenziale degli impianti ha posto, per tutta la durata del conflitto, insuperabili limiti alla loro produzione.

Come appare dall'Ordine del giorno « Mobilitazione industriale » presentato dal Generale Dall'Oglio, Commissario generale per le fabbricazioni di guerra alla Commissione Suprema di Difesa, nel 1938, l'industria italiana, al massimo sfruttamento delle attrezzature, aveva una capacità produttiva annua di sole 36 macchine e non era quindi neppure in grado di soddisfare l'esigua richiesta di 48 veicoli avanzata dallo Stato Maggiore quale normale fabbisogno per il 1939.

Nel dicembre del 1939 il nuovo Commissario, Generale Favagrossa, con promemoria n. 2601/SP, nel rappresentare al Capo del Governo le possibilità dell'industria pesante in caso di conflitto, ometteva per i veicoli corazzati ogni indicazione percentuale limitandosi a definirla « irrisoria » e precisava che solo a metà del 1941 si sarebbe potuto disporre dei mezzi blindati occorrenti al completamento delle « dotazioni di partenza » e soltanto alla fine del 1943, si sarebbe potuto raggiungere il 100% del fabbisogno previsto per il primo anno di guerra.

Non potevano esservi dubbi, che, in situazione tanto compromessa, un prematuro intervento nel conflitto, nell'imporre alle forze corazzate un impatto iniziale con mezzi del tutto inadeguati, avrebbe soprattutto reso incolmabile e sempre più grave la pesante inferiorità originaria.

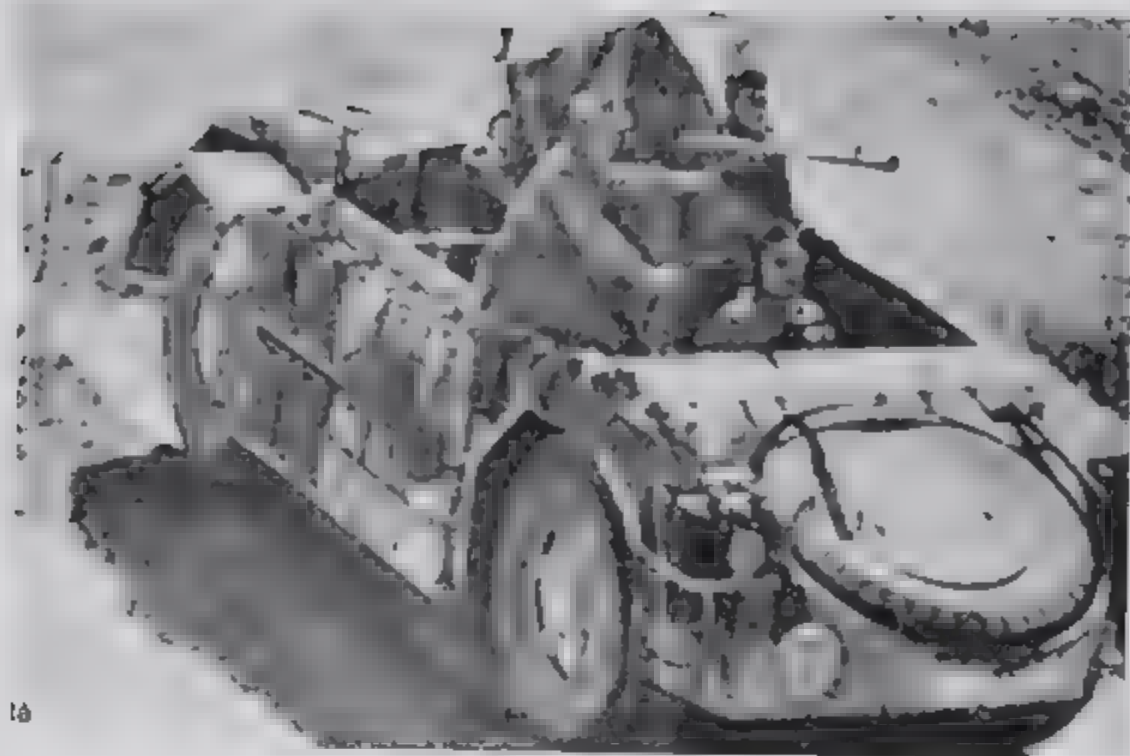



Fig. 16 - Camionetta Sahariana

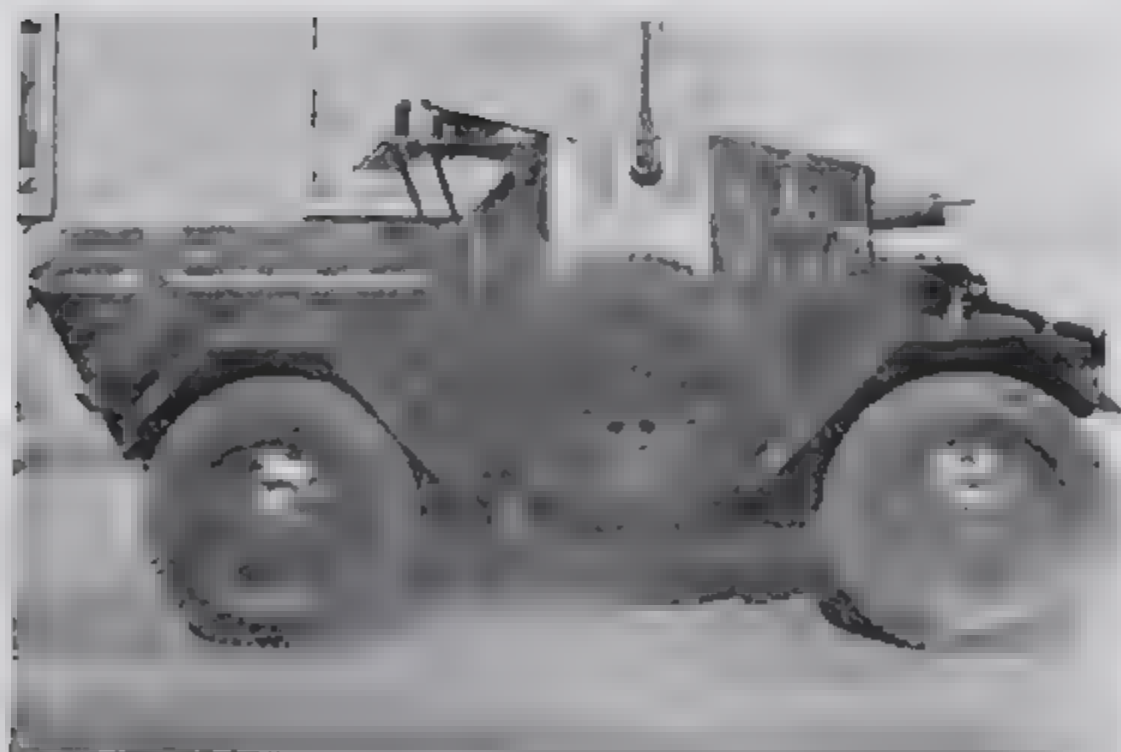



Fig. 17 - Veicolo leggero di ricognizione [illegible]

Le deficienti commesse del tempo di pace non avevano offerto infatti all'industria né occasione né interesse di predisporre la conversione della produzione di pace in quella di guerra e, alle remore connesse alla trasformazione degli impianti, si sarebbero inevitabilmente assommate quelle ancor più gravi provocate — per usare la definizione del gen. Favagrossa — dalla « tragedia delle materie prime ».

In effetti, per quanto interessa le autoblindo, secondo il Gen. Roatta, la produzione media mensile fu, sino all'autunno del 1942, di 25 macchine.

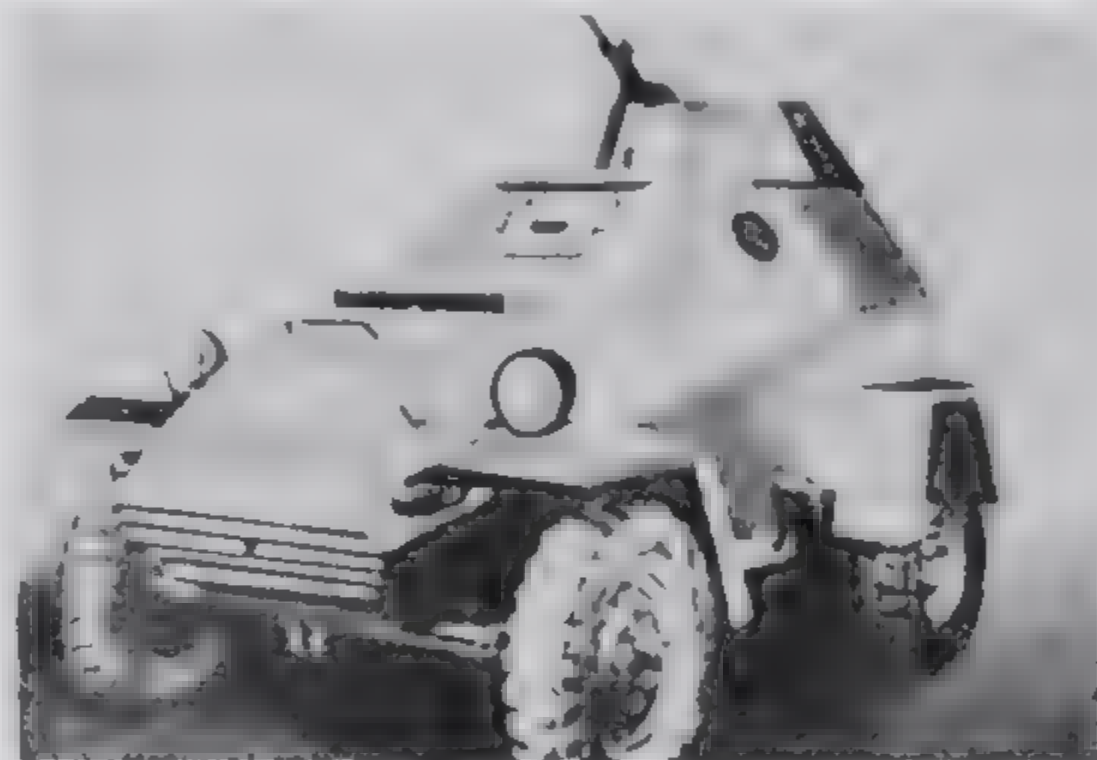



Fig. 18 - Autoblindo sovietica BA. 64.

produzione che a fine anno e nei primi mesi del 1943 si ridusse però alla metà in seguito ai bombardamenti alleati.

Il Gen. Favagrossa con più distaccato e più obbiettivo giudizio indica in 760 veicoli la « capacità produttiva » dell'industria italiana nel 1942.

Accettando questo dato ed ammettendo che l'industria abbia sfruttato appieno le sue « capacità produttive », considerato che i Reparti esploranti dovevano essere costituiti dal nulla e che un'aliquota del prezioso materiale andava perduta nel trasporto oltremare, la produzione di autoblindo risulta oltremodo modesta, miserrima, poi, se raffrontata a quella alleata.

Nell'Unione Sovietica, dopo il 1941, le autoblindo sono pressoché ignorate ed in tutto il corso del conflitto viene prodotta una sola macchina, la 4 × 4 « BA. 64 » (*fig. 18*).

Del peso di 2,4 tonnellate, con 2 uomini di equipaggio, motore anteriore GAZ-M 1 a 4 cilindri da 50 CV, corazzatura di 10 mm ed 85 km/h di velocità massima è armata con due mitragliatrici: una cal. 14,5, l'altra cal. 7,62.

Realizzazione sotto ogni aspetto mediocre, esprime in modo tangibile il minimo interesse sovietico per i veicoli di combattimento ruotati.

Alla fine delle ostilità, le autoblindo, sotto il profilo tecnico-tattico, sono praticamente suddivise in due sole classi di ben differenziate caratteristiche strutturali: veicoli leggeri per l'esplorazione ravvicinata e per il collegamento (« Scout »), del peso intorno alle 4 tonnellate e dotati essenzialmente di armi automatiche ed eventualmente di mitragliera o di fucile controcarro e autoblindo vere e proprie (« Armoured Cars ») per l'esplorazione tattica del peso di 8-12 tonnellate e con potente armamento controcarro.

L'impegno bellico, spronando l'inventiva e rendendo possibili veritieri collaudi ha impresso vigoroso impulso al processo evolutivo delle macchine.

La protezione, ferma restando in linea di massima la consistenza globale della corazzatura, è stata incrementata sia con la più razionale distribuzione degli spessori sulle varie parti del veicolo, sia mediante l'inclinazione delle piastre e l'economia di peso, realizzata mediante i moderni procedimenti tecnici e siderurgici, è stata sfruttata per incrementare la potenza del motore e dell'armamento.

La mobilità, grazie alla accresciuta potenza dei motori, alla trazione totale, alle sospensioni indipendenti, alla distribuzione del peso su 3 o 4 assi, al perfezionamento negli organi di guida, del cambio e della trasmissione, ha raggiunto indici tanto elevati che i veicoli a ruote, conservando la prerogativa della velocità, offrono prestazioni pressoché analoghe ai carri nel movimento in terreno vario.

L'armamento principale, inizialmente limitato, salvo rare eccezioni, al cannone da 20, è ora normalmente costituito dal cannone da 37, da 47, da 57, in qualche macchina dal pezzo da 75 e, se le autoblindo per carente protezione e per impiego debbono evitare il confronto diretto con i carri, in circostanze favorevoli possono recar loro offesa.

Negli eserciti alleati l'apprezzamento sul contributo da esse offerto al successo delle operazioni è tuttavia assai difforme e alla fine delle ostilità si concreta in decisioni che non esprimono soltanto particolari vedute sulla condotta dell'attività esplorativa ma delineano soprattutto i criteri cui s'ispirerà per lungo periodo la struttura organica delle loro forze corazzate.

L'Unione Sovietica, con piena coerenza, persevera ad ignorare le autoblindo; gli Stati Uniti che le hanno impiegate con gravi riserve mentali, le bandiscono in tronco dai loro armamenti; la Francia, dopo aver utilizzato

nei reparti esploranti delle ricostituite Divisioni corazzate le « M. 8 » americane, progetta nuove macchine; la Gran Bretagna, che nell'alterna fortuna dei corazzati non ha mai dubitato dei veicoli di combattimento ruotati, continua a considerarli essenziali per l'esplorazione e, sulla scorta degli insegnamenti bellici, programma la costruzione di macchine tecnicamente più evolute e di superiori capacità operative.

BIBLIOGRAFIA

I

AUTORI VARI: *Storia della seconda guerra mondiale*. Rizzoli, Milano, 1969.
BANDINI FRANCO: *Tecnica della sconfitta*. Longanesi, Milano, 1969.
FAVAGROSSA Gen.: *Perché perdemmo la guerra* Rizzoli, Milano, 1947.
GAMELIN Gen.: *Al servizio della Patria*. Rizzoli, Milano, 1947.
GUDERIAN HEINZ: *Ricordi di un soldato*. Baldini e Castoldi, Milano, 1962.
ROATTA MARIO: *Otto milioni di baionette*. Mondadori, Verona, 1946.
S.M.E. - UFFICIO STORICO: *Operazioni in Africa Settentrionale*. Tipografia Regionale, 1955-1961.

II.

ELLIS CHRIS, CHAMBERLAIN PETER: *American Armoured cars 1940-1945*. Almarks Publications, 1969.
PAFI FALESSI FIORE. *Corazzati italiani 1939-1945*. D'Anna, Roma, 1968.
OGORKIEWICZ RICHARD: *I corazzati*. Istituto per la divulgazione della Storia Militare, Roma, 1966.
SENGER und ETTERLIN F. M.: *Die Deutschen panzer 1926-1945*. J. L. Lehmanns Verlag, Munchen, 1959.
VANDERVEEN BART H.: *The Observer's - Fighting vehicles Directory World War 2* Frederick Warne Co, London, 1969.
WHITE B. T.: *British tanks and fighting vehicles 1914-1945*. Ian Allan, London, 1970.
WHITE B. T.: *Armoured cars*. Profile Publications AFV 21, Windsor, 1970.
WHITE B. T.: *Armoured cars - Marmon Herrington, Light Reconnaissance*. Profile Publications AFV 30, Windsor, 1971

LA BRIGATA PINEROLO NELLE VICENDE STORICHE ITALIANE DALLA SUA COSTITUZIONE AI GIORNI NOSTRI

Ten. Col. a. Renato Panzera   Ten. Col. g. (t) Vincenzo Gesumunno

Magg. SA Dino Pasquini

Chi voglia avere nozioni delle vicende della Brigata « Pinerolo », dalle sue origini ai giorni nostri, viene portato automaticamente a ripercorrere il cammino della storia d'Italia a partire dalla costituzione delle prime milizie piemontesi a carattere provinciale sino agli avvenimenti odierni.

Alla luce di questa constatazione, si è ritenuto utile, nella stesura del presente lavoro, collocare le vicende della Brigata nella stessa storia italiana dal 1559 ad oggi, anziché limitarsi alla citazione degli episodi dei quali la Brigata fu protagonista.

Il trattato di Cateau Cambresis (1559), concludendo quella che può definirsi la prima guerra europea dell'età moderna, aveva sancito, con la vittoria di Carlo V su Francesco I, il predominio spagnolo sulla penisola italiana e la fine della libertà e dell'indipendenza degli Stati italiani ad eccezione del Piemonte.

L'azione dei Principi di Casa Savoia fu, da quel momento, rivolta precipuamente all'Italia e ciò, nei secoli seguenti, avrebbe indotto a guardare a loro tutti gli italiani desiderosi di indipendenza. Tale interesse portò il Piemonte a trar profitto dalle contese che successivamente avvennero in Italia nell'intento di ampliare il proprio territorio.

In particolare, Carlo Emanuele I, mirando all'egemonia del Piemonte sugli Stati italiani del suo tempo e costretto perciò ad una attività guerresca quasi continua, ebbe notevole cura dell'esercito.

La « Milizia paesana » (1) nonostante i privilegi ad essa concessi da Emanuele Filiberto e confermati da Carlo Emanuele I, essendo costituita da

(1) Le milizie, alla fine del sec. XV erano costituite, in prevalenza, da elementi mercenari. Il costo crescente del loro mantenimento spinse i governi a cercare nuove forze per provvedere, con più efficacia e meno dispendio, alla sicurezza dello Stato

gente « poco atta alla guerra e poco capace della disciplina militare » non aveva dato buona prova nelle numerose guerre condotte dal Duca. Per questo motivo il duca Carlo Emanuele I, anche a causa della sua politica, pensò di istituire nuove forze da affiancare alle milizie paesane, più adatte queste ultime ai compiti difensivi. Scelse 8 000 fanti, tra i più forti ed abili, e li riunì in 5 « colonnellati » comprendenti ciascuno 4 compagnie di 400 uomini.

Costituì quindi, nel 1618, con volontari piemontesi e savoiardi, i primi « reggimenti di ordinanza », che vennero tenuti in servizio in permanenza (3 reggimenti piemontesi e 2 reggimenti savoiardi).

Carlo Emanuele II, una volta salito sul trono, come primo provvedimento, proibì ai suoi sudditi di servire sotto eserciti stranieri. Revisionò, inoltre, i Quadri degli Ufficiali, emanò precise disposizioni per il reclutamento ed assegnò, ad ogni reggimento, uno Stato Maggiore composto da un Colonnello, un Ten. Colonnello e un Maggiore. L'innovazione più importante, rispetto ai tempi, fu però l'istituzione della fanteria di linea e la sua ripartizione in reggimenti.

Con una rigorosa scelta degli Ufficiali e dei soldati che si erano distinti per ardimento durante le guerre precedenti, vennero formati, nel 1664, i primi 5 reggimenti di fanteria: « Guardie », « Savoia », « Aosta », « Monferrato », « Piemonte » e « Nizza » (1). Successivamente, nel 1667, fu costituito il reggimento di « Croce Bianca » e, il 27 agosto 1672, il reggimento « Saluzzo » (2) che, nel 1821, assumerà il nome di Brigata « Pinerolo ». Si trattò, in effetti, non di creazione di veri e propri nuovi reparti, ma di perfezionamento, nei Quadri e nelle truppe, di quelle formazioni militari già esistenti che fino a quel momento avevano portato i nomi dei Comandanti: il reggimento « Catalano Alfieri » divenne il reggimento « Piemonte », il reggimento « di Livorno » (dal marchese di Livorno) divenne il reggimento « Monferrato », il reggimento « Lullino » (poi Bagnasco, e successivamente Masino) divenne il reggimento « Saluzzo ». Il nuovo ordinamento prevedeva, inoltre, che i reggimenti fossero alle dirette dipendenze amministrative del Duca, pertanto vennero denominati « reggimenti di Sua Altezza

Le origini dell'attuale Brigata « Pinerolo » risalgono, quindi, alla tra-

Tali forze dovevano essere necessariamente tratte dal popolo. Per il Piemonte, Stato povero e dominato da principi guerrieri, il ricorso a tali forze era una necessità. L'iniziatore di una politica nazionale anche in questo settore fu il principe Emanuele Filiberto, vero fondatore della Monarchia Sabauda, al quale si deve il trasferimento della capitale a Torino, l'adozione dell'italiano come lingua ufficiale, il riordinamento dell'esercito su base cittadina.

(1) Secondo alcune fonti (Saluces) i reggimenti costituiti nel 1664 furono: Guardie, Savoia, Monferrato, Piemonte e Saluzzo.

(2) Tale denominazione, secondo il Brancaccio (« L'esercito del vecchio Piemonte ») l'avrebbe assunta solo nel 1680.

sformazione dello Stato e dell'esercito piemontese in un periodo particolarmente incerto della storia europea ed italiana nel quale si incominciavano ad avvertire i sintomi del nazionalismo che trovò, in seguito, la sua affermazione.

La storia della Brigata è un po' la storia del Piemonte e del processo di formazione dello Stato italiano, a cominciare da quei primi incerti tentativi e fino alle guerre di indipendenza.

Delle gesta del reggimento « Saluzzo » si hanno notizie nelle memorie di Don Gabriele di Savoia il quale ebbe modo di apprezzarle nell'assedio del castello di Ovada, durante il conflitto che oppose il Ducato di Savoia alla Repubblica di Genova (1672).

In quegli stessi anni, la Francia, governata da Luigi XIV, tendeva ad aumentare la sua potenza in Europa riducendo la supremazia tenuta sino a quel momento dalla Spagna. Era naturale che lo strapotere francese preoccupasse tutti gli Stati italiani ed in particolare il Piemonte che era interessato più da vicino.

Ma le manifeste intenzioni di Vittorio Amedeo II (1675 - 1713) di entrare in un'alleanza antifrancese consigliarono i francesi a prevenire le iniziative piemontesi inviando nel Ducato un esercito.

Perfezionata l'alleanza con la Spagna e con l'Impero austriaco il Piemonte iniziò le ostilità (1690).

L'abilità del Catinat, che comandava l'esercito francese, doveva avere ben presto ragione dei piemontesi. L'esercito francese conquistò Saluzzo, Villafranca e successivamente l'intera Savoia.

In questa campagna ebbero il battesimo del fuoco i reparti del reggimento « Saluzzo » che si batterono eroicamente, anche se con esito sfortunato, a Staffarda (1690) dove il reggimento contrattaccò, per ben tre volte in sortite, i francesi che minacciavano di avvolgere l'ala destra dell'esercito piemontese schierato sul Po. Con altrettanto eroismo, il reggimento si batté per la liberazione della città di Cuneo (1691), a Pinerolo e a Marsiglia (1693).

Il mancato successo sul campo di battaglia indusse Vittorio Amedeo II a cercare di ottenere qualcosa per via diplomatica, approfittando delle difficoltà interne della Francia.

Il Piemonte, in un primo tempo incerto sull'atteggiamento più conveniente da tenere, strinse alla fine un'alleanza con l'Austria che fu conclusa con la promessa del Monferrato e delle province di Alessandria, della Lomellina e della Valsesia.

La reazione di Luigi XIV fu immediata: la Savoia venne occupata; il Piemonte invaso; Ivrea, Vercelli, Verona presidiate. Vittorio Amedeo II cercò di racimolare le forze per opporsi ai francesi, ordinando una leva di massa (1705). In questa fase del conflitto, il reggimento « Saluzzo » si distinse nella battaglia di Suzzara (1702) e a Torino (1706), allorché Vittorio Amedeo sbaragliò i francesi e liberò la città.

La vittoriosa battaglia di Torino, se chiudeva le porte definitivamente alla dominazione francese in Italia, segnava altresì l'inizio della supremazia asburgica. L'Austria infatti tenne fede ai patti del 1703 e a Vittorio Amedeo non rimase che fare affidamento sull'appoggio inglese.

Per questo un contingente di truppe piemontesi collaborò con la spedizione anglo - olandese contro Tolone. Con le truppe piemontesi che si spinsero in Provenza, il reggimento « Saluzzo » si distinse conquistando Ferveges e il castello di Annecy (1711).

La pace di Utrecht (1713), che concluse il conflitto, assegnava al Piemonte, oltre al Monferrato, la Lomellina ed Alessandria, anche la Sicilia. Inoltre al duca Vittorio Amedeo II venne riconosciuto il titolo di re.

Dopo qualche anno, la Spagna riprese i tentativi di conquista della penisola italiana. Ma, contro tali mire espansionistiche, si costituì (1717), la Triplice Alleanza (Inghilterra, Francia e Olanda) alla quale aderì, in seguito, anche l'Austria.

Quest'ultima, per comporre le varie controversie, propose di cedere alla Spagna la Sicilia e dare in cambio ai Savoia la Sardegna. Nel frattempo però la Spagna aveva fatto sbarcare in Sicilia 35 000 uomini che in breve conquistarono quasi tutta l'isola ad eccezione di alcune « piazze militari ». In particolare, la « piazza » di Trapani, presidiata dal reggimento « Saluzzo », resisté eroicamente e capitolò solo in seguito ad ordini superiori (1719). Con la convenzione dell'Aja, l'Austria aveva, infatti, imposto al Duca di Savoia la cessione della Sicilia in cambio della Sardegna (1) che divenne ben presto un saldo e fedele sostegno della monarchia con il nome di « Regno di Sardegna ».

La pace di Utrecht e quella dell'Aja non avevano, peraltro, risolto due problemi: l'antagonismo franco - inglese in campo coloniale e commerciale e quello franco - asburgico nel campo dinastico. Fu, in particolare, questo secondo problema che determinò lo scoppio di due guerre di « Successione polacca » e di « Successione austriaca ».

Entrambi i conflitti, dati i vasti interessi territoriali dei contendenti, coinvolsero, oltre che parte dell'Europa, anche il Regno di Sardegna.

Durante la guerra di « Successione polacca » (1733 - 1738), alla quale partecipò anche Carlo Emanuele III allo scopo di conquistare la Lombardia e Mantova, il reggimento « Saluzzo » combatté a fianco dei francesi e sconfisse, a Parma ed a Guastalla, le forze dell'esercito imperiale austriaco.

Le conquiste piemontesi (Lombardia e Mantova), pur ridimensionate dalla pace di Vienna (1738), portarono al Piemonte Novara e Tortona.

Subito dopo, nel 1739, a causa di rivalità coloniali, si accendeva un conflitto fra Spagna ed Inghilterra che era il preludio alla guerra per la succes-

(1) Il reggimento « Saluzzo » prestò servizio in Sardegna in tempi successivi: Cagliari (1720 - 22), Alghero e Cagliari (1734 - 1740).

sione in Austria. Anche questa volta, il Re Carlo Emanuele III cercò di trar profitto dalla controversia e, a tal fine, garante l'Inghilterra, stipulò un accordo con l'Austria.

Inizialmente la guerra non fu molto favorevole agli austro-sardi. Dai valichi alpini, il Piemonte fu invaso e Cuneo fu stretta d'assedio. Rimasero in mano piemontese solo Torino ed Alessandria sino a quando i rinforzi, inviati dall'Imperatrice Maria Teresa, consentirono a Carlo Emanuele III di riprendere l'iniziativa e di battere le truppe franco-spagnole costringendole ad abbandonare il Piemonte. La pace di Aquisgrana (1748) concludeva la guerra ed il Piemonte poteva annettersi la contea di Bobbio e di Anghiera.

Il reggimento « Saluzzo » prese parte attiva anche a questo secondo conflitto e si comportò eroicamente a Villafranca di Nizza, a Madonna dell'Olmo, a Castelfidardo, a Pietralunga e a Montalbano.

Nel periodo che seguì la pace di Aquisgrana, gli Stati italiani, pur influenzati dalle riforme dell'illuminismo, godettero di cinquant'anni di quiete.

La situazione cambiò però a mano a mano che la Francia avanzò verso il « Terrore » e si formò, in Europa, la prima coalizione anti-francese.

Gli Stati italiani più importanti, anche se vi presero parte, fecero ben poco di concreto. L'unico veramente impegnato fu il Regno di Sardegna, anche perché erano stati occupati dai francesi la Savoia e il Nizzardo. Vittorio Amedeo III, nel 1793, inviò un corpo di truppe per sostenere la rivolta di Lione e riconquistare la Savoia. In tale occasione il « Saluzzo » scrisse pagine di eroismo e di gloria combattendo strenuamente contro i francesi (nel 1794 catturò un'intera compagnia francese alle « Acque Rosse » e si distinse nella difesa delle posizioni di « Rocca dell'Abisso »).

Le ostilità, cessate con la pace di Basilea (1795), furono riprese per iniziativa francese.

Dopo il logorante inverno (1795-1796) le truppe repubblicane, galvanizzate dal loro nuovo comandante, Bonaparte, ripresero l'offensiva e, nonostante la disperata difesa dell'esercito piemontese, occuparono Dego, Millesimo, Mondovì, Fossano ed Alba.

Vittorio Amedeo III fu costretto all'armistizio di Cherasco (1796) ed il Regno passò alla mercé della Francia (cessione del Nizzardo e della Savoia e diritto di passaggio delle truppe francesi attraverso i territori del regno).

Altre concessioni furono fatte, in seguito, dal successore Carlo Emanuele IV: occupazione della cittadella di Torino e di altre fortezze del Piemonte, concessione di un contingente di truppe destinato a far parte dell'Armata francese. (Il reggimento « Saluzzo » fu inquadrato in una delle Brigate piemontesi, - la 1ª — ceduta su richiesta francese). Non paghi di ciò e col pretesto di presunti contatti dei Savoia con l'Austria e la Russia, i francesi costrinsero Carlo Emanuele IV a rinunciare alle sue prerogative regie e ritirarsi in Sardegna. Il reggimento « Saluzzo », come gli altri reparti piemontesi, fu sciolto dal giuramento di fedeltà al Re e transitò nell'esercito francese (1).

Successivamente, con l'occupazione austro-russa del Piemonte vi fu un vano tentativo di ricostituzione delle vecchie unità, ma la vittoria di Bonaparte a Marengo ripristinò il dominio francese in Piemonte. Scomparvero così le vecchie unità e il « Saluzzo » contribuì a formare la 112ª mezza Brigata leggera in un primo tempo e concorse poi alla formazione della 111ª mezza Brigata di linea e della 3ª mezza Brigata leggera (con 2 battaglioni).

I reparti piemontesi parteciparono, sino al 1814, a tutte le vicende napoleoniche. I capi militari francesi non mancarono peraltro di sottolineare, in ogni circostanza, il valore degli italiani ed il contributo da loro fornito per la vittoria dell'esercito francese. In particolare, le formazioni alle quali appartenevano gli uomini provenienti dal reggimento « Saluzzo » si distinsero ad Austerlitz, Auerstad, Wagram, Smolensk, Borodino, Saragozza, Talamanca, S. Giovanni di Porto.

Quando nel 1814 gli eventi cominciarono a precipitare per Napoleone il Re di Sardegna, Vittorio Emanuele I, iniziò la ricostruzione del suo piccolo esercito per far fronte alla restaurazione della sovranità nel territorio piemontese.

Il reggimento « Saluzzo » fu ricostituito nella città omonima e subito entrò a far parte dell'Armata piemontese che si oppose alle truppe francesi inviate in Savoia da Napoleone prima della sua definitiva scomparsa dalla scena politica mondiale.

Restaurato per effetto del Congresso di Vienna (1815) lo Stato Sabaudo con la riannessione della Savoia e del Nizzardo, il Ministro della guerra, Asinari di S. Marzano, diede inizio ad una serie di riforme dell'esercito: fu ripristinato il servizio dei contingenti provinciali (che insieme ad un piccolo nucleo di soldati di mestiere costituivano i vari corpi e reparti) e, nel 1818, fu istituito il normale servizio di leva.

Nello stesso anno, il reggimento « Saluzzo », uno dei 9 reggimenti di fanteria di linea previsti dal nuovo ordinamento, secondo una vecchia tradizione, fu assegnato al Principe di Carignano (Carlo Alberto).

Il lungo periodo di tranquillità non giovò certamente alla disciplina ed alla compattezza dell'esercito piemontese che finì per essere contagiato dai moti del napoletano (1821).

I tentennamenti del principe Carlo Alberto, che in un primo momento avevano acceso le speranze dei liberali e dei patrioti, non valsero ad arrestare i « pronunciamenti » militari che, scoppiati nella guarnigione di Alessandria, si estesero ben presto ai vari presidi compresi quelli della capitale

---

(1) I reggimenti di ordinanza formarono 4 mezze Brigate di fanteria (3 di linea e 1 leggera). In particolare i reggimenti « Alessandria », « Monferrato » e « Saluzzo » costituirono la 2ª mezza Brigata di fanteria.

Ne conseguì che, fallita la sedizione del marzo 1821, l'esercito fu tenuto in uno stato di totale soggezione e di abbandono; i vecchi reggimenti furono sciolti e con il personale recuperato furono costituiti dei battaglioni provvisori di linea.

Il « Saluzzo », che aveva dato vita al II battaglione di linea, il 13 novembre 1821, con decreto reale, fu trasformato in Brigata « Pinerolo », peraltro solamente di nome in quanto costituito da due soli battaglioni (i. I e il II) e, nel 1830, adottò l'organico della Brigata « Savoia » (5 battaglioni formati fin dal tempo di pace che si completavano, in tempo di guerra, con i battaglioni provinciali: 1 btg. granatieri su 4 cp.; 1 btg. cacciatori su 4 cp. fucilieri).

Nel 1831 la Brigata fu ordinata su 2 reggimenti (1° e 2°) e fu stabilito il colore dell'uniforme: abito colore turchino scuro, colletto e paramani di velluto nero, mostre delle faldine bianche e, in un secondo tempo, rosse.

Nel 1839 i rgt. furono numerati progressivamente e quelli della Brigata « Pinerolo » assunsero la denominazione di 13° e 14° reggimento con il seguente organico:

— I e II btg. su 1 cp. granatieri e 3 cp. fucilieri;

— III btg. su 4 cp. cacciatori;

— IV btg. su 4 cp. fucilieri.

La caduta di Luigi Filippo (22 febbraio 1848) e l'avvento al potere di Napoleone III dettero inizio in tutta l'Europa ad una serie di movimenti popolari per rovesciare i regimi autoritari: Vienna era insorta chiedendo la sostituzione ed il licenziamento del Metternich; in Polonia, Boemia e Ungheria il popolo si era sollevato chiedendo indipendenza e libertà; in Italia, quando giunse la notizia dell'insurrezione di Vienna Venezia e Milano si levarono in armi e costrinsero gli austriaci a ritirarsi.

Il 23 marzo 1848, Carlo Alberto inalberando il tricolore, simbolo di italianità, varcò il Ticino, portò guerra all'Austria per la liberazione dell'Italia settentrionale.

L'assedio di Peschiera segnò il primo titolo di gloria della Brigata « Pinerolo » (1). Quei soldati, « nelle prove di valore non solo ma nella perseveranza e nell'abnegazione, dimostrarono quanto possa un alto sentimento di patria e di dovere in petto ad uomini gagliardi ». Per 46 giorni, messi a dura prova dalla fatica, dalla pioggia e dalla fame, si comportarono eroicamente.

« Per essersi lodevolmente riportati all'assedio ed alla presa di Peschiera (marzo 1848) » i due reggimenti della Brigata « Pinerolo » furono decorati della medaglia di bronzo al valor militare.

(1) Faceva parte della 2ª Divisione insieme con la Brigata « Piemonte

La caduta di Peschiera dette subito adito alle più ambiziose speranze: le città italiane insorte sembravano disposte finalmente, superando dissensi e pregiudizi repubblicani, ad unirsi alla Monarchia Sabauda. Invece, nel giugno e nel luglio, Carlo Alberto si trovò di fronte alla crisi politica dei vari Stati italiani partecipanti alla guerra: crisi di sospetti e diffidenze che paralizzarono il Re e dettero modo agli austriaci di riorganizzarsi e di ricevere rinforzi.

L'offensiva austriaca comportò la perdita di Vicenza, Padova, Treviso, Palmanova. Il colpo decisivo, il Radetzky, si apprestò a sferrarlo sulle alture di Sona, Sommacampagna e Custoza. I reggimenti della « Pinerolo » presero parte attiva a quella campagna distinguendosi particolarmente a Rivoli (14 reggimento) e Sommacampagna (13). Le compagnie del 13 reggimento, lanciandosi all'attacco alla baionetta, riuscirono ad annullare il movimento aggirante del nemico nel proprio settore.

Ma l'eroismo dei reparti nulla poté contro la superiorità dell'esercito austriaco e la sfortunata campagna si concluse con l'armistizio di Vigevano (9 agosto 1848).

Per la Monarchia Absburgica non mancarono però le difficoltà causate dalla rivolta di Vienna e dalla situazione creatasi in Ungheria.

Tale stato di cose, unito al fallimento di tentativi di pace, incoraggiò Carlo Alberto che, nel marzo 1849, decise di ritentare la sorte delle armi.

La Brigata « Pinerolo », che faceva parte della 4ª Divisione, tornò a schierarsi contro il nemico. All'inizio delle ostilità, era ammassata nella brughiera, lungo il Ticino, a cavaliere della strada Novara Milano, allorché la Divisione ebbe l'ordine di muovere come avanguardia dell'esercito piemontese.

« Alle 11.00, cielo piovoso, comincia violentissimo l'attacco verso sinistra ad Olengo ed in direzione della Bicocca. La Divisione « Perrone », sostenuta da quella del Generale Bes, oppone resistenza accanita — sino alla morte del Comandante — per fermare l'impeto del II Corpo austriaco, comandato dal Generale D'Aspre. Avanza allora il Duca di Genova,

« Il 3° reggimento perde terreno; si lancia in avanti il 13° reggimento che irrompe compatto travolgendo, con la sua azione furiosa e irresistibile, il nemico.

« La lotta riprende con tutta la sua violenza sulla fronte e sul fianco: la Bicocca, Faesata, Castellazzo, la Cavallotta, vengono riconquistate dai fanti del "Piemonte" e della "Pinerolo".

« Il Duca di Genova vorrebbe concedere un po' di riposo, ma in quel momento giunge il 14. Con tali truppe l'inerzia è un delitto. Si riprende l'avanzata e, con le baionette nelle reni degli austriaci, la balda Brigata "Pinerolo" giunge ad Olengo mentre la 2ª compagnia del 14° reggimento respinge il nemico fino a Moncullo .

Purtroppo l'inettitudine del Comandante delle truppe italiane (il Generale polacco Chzarnowski), intestarditosi nel voler condurre una battaglia solamente difensiva, non consentì di sfruttare l'ottima occasione offerta dal vittorioso scontro.

Il Duca di Genova ebbe l'ordine di ritirarsi. I reggimenti della « Pinerolo » si impegnarono per fermare, ancora una volta, l'impeto del nemico rinfrancato dalla inaspettata ritirata e rinforzato con truppe fresche. Infine, le truppe piemontesi esauste furono ricacciate entro Novara e si videro tagliata la via della ritirata.

La capitolazione fu inevitabile, ma le gesta della « Pinerolo », anche in quella infausta giornata, meritarono un alto riconoscimento: le bandiere di tutti e due i reggimenti furono decorate della medaglia d'argento.

Nel periodo che seguì la sconfitta di Novara (1849 - 1854), il Piemonte badò a curare le ferite della guerra. La Brigata « Pinerolo », che nel marzo 1849 era di guarnigione a Chivasso, fu impiegata per sedare i moti scoppiati a Genova dopo la conclusione disastrosa della guerra.

Si andava intanto concretizzando la capillare e tenace azione del Cavour per inserire il Piemonte nel gioco diplomatico europeo in attesa del momento propizio per porre sul tappeto il problema italiano. Suo merito grandissimo fu l'aver intuito il vantaggio che si poteva trarre dall'instaurazione in Francia del nuovo impero napoleonico e della crisi dell'equilibrio europeo determinata dalle complicazioni sorte, alla fine del 1853, nella questione d'Oriente. Inghilterra e Francia erano infatti entrate in guerra contro la Russia decisa a conquistarsi uno sbocco nel Mediterraneo e avevano cinto d'assedio Sebastopoli. Ma le difficoltà dell'assedio e le gravi perdite subite costrinsero le due potenze a chiedere aiuto al Piemonte che sapevano disposto a partecipare al conflitto. Il Piemonte inviò in Crimea un contingente di 15 000 uomini del quale facevano parte 3 compagnie di ciascun reggimento della « Pinerolo » inquadrate in una Brigata provvisoria comandata dal Generale Cialdini. La Brigata si comportò valorosamente dimostrando disciplina e resistenza e i reparti della « Pinerolo » presero parte all'assedio ed alla conquista di Sebastopoli.

Conclusasi la guerra nel 1856, le compagnie della « Pinerolo » rientrarono via mare a La Spezia e raggiunsero i rispettivi reggimenti nella guarnigione di Alessandria.

La partecipazione del Piemonte alla guerra di Crimea consentì al Cavour di denunciare, innanzi al Congresso di Parigi, insieme con il malgoverno dei Borboni e dello Stato della Chiesa, l'arbitrario controllo che il governo austriaco esercitava in molte parti d'Italia. I frutti della sua azione maturarono nel giugno del 1858 quando Napoleone III, chiamato il Cavour a Plombier, gli offrì il suo aiuto qualora l'Austria avesse aggredito il Piemonte. Cavour, allora, fece di tutto per creare l'occasione propizia e vi riuscì quando l'Austria, rompendo gli indugi di una lunga contesa diplomatica col Piemonte, inviò un « ultimatum » che venne respinto dal governo di Torino (23 aprile 1859). Il 29 aprile gli austriaci passarono il Ticino ed invasero il Piemonte.

Alla mobilitazione che ne seguì, la Brigata « Pinerolo », inquadrata insieme alla Brigata « Cuneo » nella 3ª Divisione comadanta dal Gen. Durante, ebbe l'ordine di difendere gli sbocchi sullo Scrivia.

Il Gen. austriaco Giulay, non avendo saputo sfruttare inizialmente la superiorità nei confronti del Piemonte, diede agio all'esercito piemontese di concentrarsi nel triangolo Alessandria - Casale - Valenza ed ai francesi, che affluivano dal mare e dai valichi del Cenisio e del Monginevro, di unirsi all'Armata Sarda.

I franco - piemontesi passarono di successo in successo (Montebello, Palestro, ponte della Buffalora, Magenta, Milano) e costrinsero gli austriaci a ritirarsi nel quadrilatero. Il 24 giugno, sulla riva destra del Mincio, tra le alture di S. Martino e la pianura di Goito, incontrarono l'esercito austriaco comandato dallo stesso imperatore Francesco Giuseppe. Alla sinistra, fra San Martino e la Madonna della Scoperta, operavano le 6 Divisioni piemontesi; alla destra, tra Solferino e Modale, 4 Corpi francesi.

All'alba, i piemontesi marciavano su 3 colonne: la 5ª Divisione costeggiava il lago verso Rivoltella, la 3ª Divisione, che comprendeva la Brigata « Pinerolo » e la Brigata « Cuneo », avanzava lungo la ferrovia, la 1ª e la 2ª Divisione puntavano su Madonna della Scoperta. Gli austriaci occupavano il colle di S. Martino e lo tenevano saldamente.

Inutilmente la « Cuneo » viene lanciata ripetutamente all'attacco. Alle 16,30, mentre infuria un violento temporale, la « Pinerolo » riceve l'ordine di attaccare a sua volta. I fanti iniziano la scalata incuranti della strenua resistenza degli austriaci e, tenendo fede ancora una volta alle eroiche tradizioni, conquistano il colle.

Più eloquenti di ogni altra prova dell'indomito spirito di ardimento e di sacrificio della « Pinerolo », sono le cifre che attestano le perdite subite dai due reggimenti in quella gloriosa giornata: 578 morti.

Per il valoroso comportamento, le Bandiere dei due reggimenti meritarono la seconda medaglia d'argento al valor militare. Delle 5 medaglie d'oro alla memoria, conferite in quella occasione per atti individuali, due furono assegnate ai Comandanti del 13° e 14° reggimento.

Le decorazioni furono distribuite il 13 agosto alle truppe schierate lungo la strada di Brescia. Alla Brigata « Pinerolo » toccò, inoltre, l'ambito compito di rendere gli onori allorché il vessillo italiano, veniva issato su 5 cannoniere tolte agli austriaci.

Ma quando l'animo degli italiani già si apriva alla speranza di liberare anche il Veneto, sopraggiunse inatteso l'armistizio di Villafranca, stipulato da Napoleone III con l'Imperatore d'Austria.

Il 10 novembre, dopo la firma del trattato di pace, il Comando della Brigata ed il 13° fanteria prendevano stanza a Desenzano mentre il 14° fanteria veniva dislocato a Castiglione delle Stiviere e a Carpenedolo.

La Brigata non partecipò ai successivi avvenimenti che portarono prima, con l'impresa dei Mille, alla conquista della Sicilia e poi, con l'annessione delle Marche, dell'Umbria e del Regno di Napoli, alla proclamazione di Vittorio Emanuele II Re d'Italia ed alla costituzione ufficiale dell'Esercito Italiano.

Intanto, il timore che l'autonomia amministrativa dei territori annessi potesse nuocere all'unificazione del Paese aveva indotto il Governo ad estendere alle nuove province la legge e gli ordinamenti piemontesi e ad adottare un sistema di accentramento analogo a quello francese.

Ma per evitare un pericolo, si era incorsi in un altro: il « piemontesismo » che suscitava vive reazioni contro lo Stato, accusato di trattare le province come terre di conquista.

Nel 1861 l'Italia meridionale era in aperta rivolta.

Proprietari, borghesi e contadini, per cause diverse, avevano motivi di contrasto verso le nuove leggi. Questo clima di connivenza, tolleranza ed istigazione favorì il fenomeno del banditismo, endemico in molte regioni del Sud, ma ora camuffato con pretesti politici.

Il brigantaggio, combattuto con una sanguinosa guerriglia dall'Esercito, funestò per molti anni l'Italia meridionale.

Una parte importante, anche in quella lotta, ebbe la Brigata « Pinerolo ».

Il IV battaglione del 13° reggimento fu dislocato a Potenza, Oppido, Acerenza, Avigliano. Successivamente, tutto il reggimento fu trasferito da Brescia a Foggia.

Anche il 14° reggimento fu trasferito da Bergamo a S. Severo ed ebbe molte occasioni per misurarsi con successo contro i briganti.

Molti gli atti di valore dei reparti e dei singoli che meritarono, ancora una volta, la riconoscenza del Paese.

Negli anni che precedettero la terza guerra di indipendenza, fu dato notevole impulso alla riorganizzazione dell'Esercito.

In quella campagna, la Brigata fece parte dell'Armata del Po, comandata dal Gen. Cialdini, e fu inquadrata nell'11ª Divisione (Casanova).

Il conflitto non ebbe il successo sperato, sia per la poca coesione tra le forze piemontesi e quelle provenienti dalle altre province italiane sia per la carenza dei comandi e l'inadeguatezza dell'ordinamento delle varie Divisioni.

Le polemiche che ne seguirono comportarono il riesame di tutta l'organizzazione dell'Esercito.

La lentezza della risoluzione dei problemi militari, dovuta anche alle crisi di governo, destò qualche preoccupazione allorquando nel 1870 l'orizzonte politico internazionale tornò ad oscurarsi. Si temeva che un nuovo conflitto europeo potesse trovare l'esercito non pronto a difendere le realizzazioni così faticosamente conquistate. Ma la situazione non precipitò; anzi la sconfitta e la caduta di Napoleone III facilitarono la soluzione della « questione romana ».

Con l'occupazione di Roma (20 settembre 1870), si poteva considerare chiusa la fase più importante del nostro Risorgimento: era stata ricostituita, sia pure nelle linee fondamentali, quell'unità politica che l'Italia aveva perduto nel 568 e si poteva intraprendere l'opera di riorganizzazione e di consolidamento del nuovo Stato d'Italia, iniziata nel 1861.

Se quegli anni non videro i soldati della « Pinerolo » impegnati in azioni di guerra, li videro però ugualmente in prima linea nel portare aiuto ad alcune popolazioni italiane colpite da grandi calamità naturali.

Nel 1862, mentre la Brigata era di guarnigione a Verona, gli argini del Po cedevano, ad Ostiglia, in seguito ad un violento nubifragio. Il I battaglione del 13° reggimento f., inviato in soccorso, concorse con abnegazione ed impegno al salvataggio della popolazione ed ai lavori di ripristino delle difese.

Due anni dopo, il 13° reggimento si prodigò ancora, per otto ore consecutive, allo spegnimento di un violento incendio scoppiato a Verona.

Nel 1887 la Brigata, accorsa con slancio generoso a lenire le sofferenze delle popolazioni della Liguria colpite dal terremoto, dette prova di ammirevole forza d'animo e di energia e non poche furono le ricompense al valor civile che premiarono la generosità e il sacrificio di Ufficiali, sottufficiali e soldati.

I problemi scaturiti dall'unificazione e lo sforzo sostenuto con le guerre di indipendenza tennero fuori l'Italia dalle contese coloniali fino al 1886 quando l'avvento al Governo di Francesco Crispi, avversario accanito della sinistra e propugnatore dello Stato forte, condusse l'Italia a lanciarsi nelle imprese coloniali in Africa

Il 13° fanteria « Pinerolo » fornì al Corpo di spedizione la 2ª compagnia (150 uomini) che partì da Ascoli Piceno, sede del reggimento, il 1° maggio 1887. Il 14° reggimento inviò numerosi volontari che contribuirono alla costituzione del LX battaglione cacciatori d'Africa. Gli uomini della « Pinerolo » tuttavia non parteciparono a fatti d'arme ma concorsero, prima di essere rimpatriati, ai lavori di costruzione del Forte d'Archico.

Dopo i successi militari di Agordat (dicembre 1893) e Cassala (luglio 1894), un periodo di stasi subentrò a questa vicenda.

Ma l'eccidio del Maggiore Toselli e del suo IV battaglione, avvenuto nell'Amba Alagi nel dicembre 1895, destò commozione ed orgoglio e determinò la ripresa delle imprese coloniali e l'invio di rinforzi. Fu costituito un nuovo Corpo di spedizione comandato dal Gen. Baratieri. I reggimenti della Brigata « Pinerolo » fornirono due compagnie che, durante quella sventurata campagna, presero parte a tutte le operazioni, prima con la co-

lonna « Da Bormida » e, successivamente, con quella « Ellena » che si batté eroicamente alla battaglia di Adua (Abba Garima). Ufficiali, sottufficiali e fanti della « Pinerolo » bagnarono con il proprio sangue le squallide ambe di Rebbi Arienni, meritando numerose ricompense al valore.

Dopo il 1° marzo 1896, i resti di una delle due compagnie furono impiegati in servizio di carovane e vettovagliamento del Corpo di spedizione impegnato nella liberazione del presidio di Adigrat eroicamente tenuto dal Magg. Prestinari. Adigrat fu liberata nel maggio.

Era questo l'ultimo atto della campagna africana; molte delle forze impiegate nelle operazioni furono rimpatriate e, tra queste, i reparti della « Pinerolo ».

L'obiettivo principale della politica coloniale italiana, peraltro condizionato dalla presenza francese (nel Marocco) e inglese (nell'Egitto), restava però l'espansione nell'area del Mediterraneo.

Nel 1911, allorché Francia e Inghilterra riconobbero le aspirazioni dell'Italia sul territorio libico, il Giolitti, con mezzi adeguati e con l'appoggio della pubblica opinione, diede il via alla guerra contro la Turchia, per la conquista della Libia.

Il Corpo di spedizione fu costituito traendo il personale da reparti organici già costituiti. La Brigata « Pinerolo » concorse alla formazione di 5 reggimenti (con un totale di 1 500 uomini e 27 ufficiali) che si comportarono valorosamente sino alla pace (1912) che segnò la fine vittoriosa della guerra e sancì la conquista della Libia e del Dodecanneso.

Le due guerre balcaniche e la formazione dei due contrapposti sistemi della Triplice Alleanza e della Triplice Intesa avevano intanto determinato in Europa un equilibrio instabile al centro del quale stava lo straordinario sviluppo industriale della Germania affiancato dalla politica di armamenti navali, di espansioni coloniali, di penetrazioni commerciali.

L'assassinio di Serajevo, frutto di un complotto minutamente preparato, consentì all'Austria di dichiarare guerra alla Serbia (29 luglio 1914). In brevissimo tempo il conflitto divampò in una guerra europea; solo l'Italia si tenne, per un certo tempo, estranea alla lotta. Ma dopo un periodo di attesa, prevalse l'opinione degli interventisti e l'Italia, ritornando alle tradizioni risorgimentali, riprese le armi contro l'Austria per completare la sua unità.

La Brigata « Pinerolo », il 21 maggio 1915, dalle sedi stanziali di L'Aquila e Foggia si trasferiva nei pressi di Palmanova dove entrava a far parte della 14ª Divisione del VII Corpo d'Armata.

Dal 23 giugno al 3 agosto, i due reggimenti sono impegnati duramente nelle prime due battaglie dell'Isonzo. Monte Sei Busi viene conquistato e perduto più volte. Il 14° reggimento, che nella seconda battaglia è passato alle dipendenze della Brigata « Benevento », perde in quegli scontri ben

1 500 uomini di cui 41 ufficiali. Per il valoroso comportamento, viene decorato con la medaglia d'argento al valor militare.

Dopo un breve periodo di riposo la Brigata è di nuovo in linea per attaccare le alture di Selz, ma le forti perdite e il valoroso impegno di tutti non bastano a conquistare la difficile posizione. Dal novembre 1915 al 14 luglio 1916, la « Pinerolo » continua a battersi strenuamente contendendo il terreno al nemico palmo a palmo nel settore ad est di Monfalcone e sulle alture che dominano la valle di Doberdò.

Il 14 luglio 1916, viene inviata ad Aquileja per un periodo di riposo e passa alle dipendenze della 42ª Divisione.

Rientrata in linea il 14 agosto, mentre è in corso la 6ª battaglia dell'Isonzo, la Brigata, impegnata nell'assalto delle posizioni di Pecinka e del Veliki Hriback, lotta per tre intere giornate riportando numerose perdite (2 000 uomini dei quali 54 ufficiali).

Il 1° settembre il Duca d'Aosta invia alla Brigata una espressione augurale che diviene in seguito il motto dalla « Pinerolo »: « Sempre più avanti! Sempre più in alto! ». Il 14 settembre il Gen. Diaz appunta le decorazioni sul petto degli ufficiali e dei sottufficiali del 13° e 14° fanteria. Due giorni dopo la « Pinerolo » è di nuovo impegnata in combattimento durante la 7ª battaglia dell'Isonzo. Nad Logen, Veliki Hriback, Bosco S. Grado, Bosco Nord del Veliki, Volkovinyak segnano altrettante tappe di valore e di sangue. Il 4 febbraio 1917 il Duca d'Aosta, comandante della 3ª Armata, passando in rivista le truppe della « Pinerolo » indirizza loro un nobile proclama e consegna le decorazioni al valore al Comandante e ad alcuni militari della Brigata.

Il 23 marzo, nel corso di una solenne e commovente cerimonia, il Municipio di Pinerolo consegna ad un gruppo di Ufficiali della Brigata una medaglia d'oro commemorativa.

Il 21 maggio la Brigata, passata alle dipendenze tattiche della 24ª Divisione si trova nei pressi di Ferleti e di lì raggiunge il pianoro di Nad Bregon per partecipare alla 10ª battaglia dell'Isonzo come rincalzo delle Brigate « Salerno » e « Catanzaro », in direzione di Starilokva.

Il violento fuoco avversario costringe i reparti ad abbandonare la q. 232 (nord di Versic), conquistata il 23 e 24 maggio. Le perdite della « Pinerolo », in questo duro scontro, ammontano ad oltre 2 300 uomini dei quali 65 ufficiali.

All'inizio dell'11ª battaglia dell'Isonzo (17 agosto) le vengono assegnati come obiettivi le alture di q. 251 e q. 244. Ma l'efficace fuoco avversario rende inutili i reiterati attacchi e alla fine le perdite della Brigata sono di 31 ufficiali e 1 000 soldati.

L'esercito austriaco ha intanto iniziato la sua offensiva. La « Pinerolo », alle dipendenze della 4ª Divisione, è schierata sulla destra dell'Isonzo per

proteggere il ripiegamento e concorrere ai tentativi per la riconquista dell'ansa di Zenson.

Il 15 giugno, nonostante l'accanita difesa del I battaglione del 14° reggimento f., il nemico si impadronisce del caposaldo di Monte Val Bella e aggira il ridotto di Costalunga presidiato dal II battaglione del 14°. Impadronitisi della 1ª linea, gli austriaci investono successivamente il ridotto di Cima Echar tentando di irrompere in fondo a Valle Melago. Ma la strenua resistenza e il contrattacco del III battaglione del 13° reggimento f. (riserva di Brigata) a Cima Echar e del III battaglione del 14° reggimento a Busa del Termine (insieme ai reparti della Brigata « Siena ») rendono vano il tentativo e consentono agli altri reparti della 14ª Divisione di sferrare il contrattacco per la riconquista della q. 1262 (Costalunga).

Il 24 e il 28 ottobre la « Pinerolo » attacca le linee dello Stenfile incontrando una forte resistenza da parte nemica. Nella notte sul 2 novembre, occupa Monte Zebio e, nella giornata del 2, il 14° reggimento impegna il nemico a M. Zingarella e M. Cuoco, costringendolo ad abbandonare sul terreno cannoni e mitragliatrici. Il giorno successivo il 13° reggimento raggiunge Cima Larici ed il 14° reggimento Vezzone.

Il 4 novembre, quando fu concluso l'armistizio, la « Pinerolo » rientrò ai campi di Mezza Via con 1 300 prigionieri, 70 cannoni ed altro materiale bellico.

I 24 mesi di guerra sono costati 2 500 morti, 13 000 feriti, 4 600 dispersi tra le truppe; 146 morti, 282 feriti e 84 dispersi tra gli ufficiali. Le Bandiere dei due reggimenti vengono decorate con la medaglia d'oro. Inoltre, 4 medaglie d'oro, 3 Ordini Militari di Savoia, 371 medaglie d'argento (di queste 180 ad ufficiali) e 570 medaglie di bronzo sono il riconoscimento del valore individuale dei soldati della Brigata.

Purtroppo la pace del 1919 non risolve i problemi per i quali si era combattuto. La guerra aveva portato grande distruzione e sperpero di ricchezza, aveva spezzato i rapporti economici nei quali si era andato organizzando e consolidando l'economia mondiale e aveva prodotto una crisi economica che non risparmiò nemmeno le nazioni più ricche. La rovina dell'industria, la disoccupazione, l'aumento del costo della vita la miseria, gli odi di classe, furono le conseguenze più comuni e diffuse del disordine economico.

Lo stato di difficoltà — unito in Germania al sogno della riscossa e in Italia alla delusione — preparò e facilitò il sorgere dei movimenti del fascismo e del nazionalsocialismo.

La politica estera del governo mussoliniano che mirava a dare all'Italia posto e funzione di grande potenza e ad assicurarle lo « spazio vitale » e, nello stesso tempo, il desiderio di procacciare alla nazione i negati benefici coloniali, trassero l'Italia nella guerra contro l'impero abissino.

Le ostilità iniziarono il 3 ottobre 1935 e furono condotte vittoriosamente. I fanti della « Pinerolo » ebbero modo di distinguersi nella battaglia dello Scirè. Il 15 dicembre 1936, i due reggimenti rientrarono dall'Africa (1).

La soluzione vittoriosa della guerra etiopica rafforzò in Italia e all'estero il prestigio del governo fascista che si sentì incoraggiato nella sua politica interna ed estera, mettendosi, in quest'ultima, sempre più a fianco della Germania.

In breve volgere di tempo però, gli avvenimenti in Europa, per opera della Germania precipitarono e, nonostante le buone intenzioni ed i tentativi delle altre nazioni europee, si giunse al secondo conflitto mondiale.

L'entrata in guerra dell'Italia (giugno 1940), trovò i reggimenti della « Pinerolo » nelle rispettive sedi stanziali. Con essi, con il 18° reggimento artiglieria, con reparti della milizia e con tutti i supporti divisionali fu costituita la 24ª Divisione di fanteria « Pinerolo » che fu inviata sul fronte occidentale.

La dichiarazione di guerra alla Grecia e la piega che gli avvenimenti avevano preso su quel fronte consigliarono l'invio di altre forze in quel settore. La Divisione « Pinerolo » entrò nel ciclo operativo del fronte greco-albanese (gennaio 1941) per organizzare, in seguito alla rottura determinatasi nel settore di Klisura, una nuova posizione di resistenza a sbarramento delle provenienze nemiche dalla valle Desnizzes.

La continua pressione avversaria impose l'impiego immediato e frazionato dei reparti. Il 14° reggimento, sbarcato a Durazzo il 10 gennaio, raggiunse per via ordinaria (60 km in meno di 24 ore) la zona di schieramento. Il 13°, sbarcato il giorno 12, si trasferì a piedi, sulle posizioni di Bregu Ghulei e di Chiaf Bubesit. La battaglia di arresto sul settore centrale fu sostenuta prevalentemente dalle truppe della « Pinerolo », inquadrata nel IV Corpo d'Armata. Nella battaglia difensiva di Tepelemi i fanti della « Pinerolo » tennero il nemico lontano da posizioni importanti ai fini di una manovra aggirante (q. 1054, Chiaf Chiciocut).

(1) Mutamenti nella struttura dell'esercito avevano modificato l'ordinamento della « Pinerolo ». Con legge n. 396 dell'11 marzo 1926 le Divisioni erano state numerate progressivamente con numeri romani e la Brigata unitamente al 225° reggimento fanteria era stata assegnata alla XXIV Divisione. Nell'agosto del 1934 il II/13° fanteria aveva dato vita ad un battaglione allievi sottufficiali. Alla mobilitazione la XXIV Divisione prese il nome di « Gran Sasso ». Il 13° reggimento costituì il II btg fucilieri, il III btg. mitraglieri e le compagnie comando di reggimento e di btg. Il 15 dicembre 1936 i due reggimenti al rientro dall'Africa Orientale riassunsero gli organici e le funzioni del tempo di pace: il 13° reggimento con il nome del « 13° reggimento fanteria scuola Pinerolo » con 1 C.do, 1 Cp. C.do, un btg. fuc., 1 btg scuola, 1 btr. cn. 65/17, 1 rgt. su un C.do, 1 Cp. C.do, 2 btg. fuc. e 1 btr. cn. 65/17. Dai reggimenti della « Pinerolo » furono tratti, successivamente, gli elementi per costituire alcuni reparti speciali da inviare in A.O.I.

Nella fase offensiva la « Pinerolo », seppe, con tenacia e passione, assolvere il suo difficile compito. Il nemico fu fermato sulle posizioni del M. Trebescines e sul costone del Cresciows e, allorché si delineò il cedimento dei greci, effettuò un'audace marcia per precederne, con ampio aggiramento, la ritirata.

Le imprese eroiche dei fanti, degli artiglieri, dei genieri della « Pinerolo » sono legate, in particolare, ai nomi di Trebescines - Monastero (22 gennaio - 10 febbraio 1941), Scialesit (4 - 12 febbraio 1941), Cresciows (19 marzo 1941), Ocrida, Korcia Bilischiti (8 - 18 aprile 1941).

Le perdite subite dal 12 gennaio al 13 aprile attestano il notevole contributo apportato dalla « Pinerolo » alla campagna greco - albanese: 525 morti, 2 596 feriti, 678 dispersi. Le Bandiere dei due reggimenti furono decorate con medaglie d'oro.

All'armistizio (8 settembre 1943) la Divisione ancora sul suolo greco a presidio della Tessaglia, dopo aver opposto valorosa resistenza ai tedeschi nei giorni 9, 10 e 11, fu sciolta.

Il 15 aprile 1952, ricostituita in Bari riprese le sue gloriose tradizioni ed ereditò, incorporando i « bianchi fucilieri » del 9° reggimento f., quelle non meno nobili della Brigata « Regina ».

Successive modifiche organiche hanno portato alla trasformazione della Divisione in Brigata. Le Bandiere dei disciolti 13° e 14° reggimento f., fra le più decorate, sono state custodite nel Vittoriale. Alle mostrine rosse e nere del 13° e 14° si sono sostituite quelle candide del 9° reggimento fanteria. Ma lo spirito della Brigata è immutato: lo stesso impegno, la stessa serietà, la stessa dedizione, la stessa fedeltà alle tradizioni e al motto:

« Sempre più avanti! Sempre più in alto ».

UTILIZZAZIONE DEL METODO COSTO/EFFICACIA NELLA PIANIFICAZIONE

Ten. Col. f. (alp.) t.SG Carlo Jean

SIGNIFICATO DEL METODO COSTO/EFFICACIA

Negli affari privati, ogni operatore è guidato dallo scopo finale costituito dal profitto. Il criterio a cui informare ogni decisione è quindi ben chiaro: si tratterà sempre o di rendere minimo il costo di produzione di un determinato oggetto, o massimo il profitto a parità di investimenti.

In un Servizio sociale, quali sono le FF. AA., le basi della decisione sono concettualmente identiche. E' infatti lapalissiano che il responsabile militare, allorquando sceglie tra le varie soluzioni possibili un nuovo sistema d'arma ovvero determinate strutture ordinative, deve seguire un processo mentale simile a quello di un dirigente d'azienda. Deve cioè adottare la soluzione che consente di raggiungere un dato obiettivo con il minimo dispendio di energie o di realizzare nella maggior misura possibile, compatibilmente con le risorse disponibili, i compiti che gli sono stati demandati.

Quello che cambia fra Azienda economica e Servizio sociale è la difficoltà di esprimere in termini quantitativi i risultati conseguibili dalle varie soluzioni. In un'impresa il profitto è sempre determinabile in termini monetari. In un organismo militare le prestazioni di un sistema d'arma complesso o di una determinata unità non sono facilmente riducibili ad una valutazione quantitativa univoca, sintetica di tutti gli aspetti delle prestazioni stesse. Le difficoltà di quantificazione non impediscono peraltro l'utilizzazione di metodologie analitiche di tipo economico nel campo della pianificazione militare. Tra di esse possiede particolare rilevanza il metodo costo/efficacia, che considera unitariamente, ai fini della scelta, il costo e l'efficacia delle varie soluzioni.

I risultati che si possono ottenere con l'adozione di tali metodologie sono strettamente connessi con la maggiore o minore possibilità di esprimere i vari parametri dei problemi in esame in termini quantitativi.

Nei problemi di scelta relativi ad elementi semplici dell'organizzazione — scelta fra due mezzi del medesimo tipo, per esempio — la quantifica-

zione potrà essere completa e pertanto la decisione potrà discendere direttamente dall'analisi costo/efficacia. Nei problemi più complessi — in quelli relativi alla ripartizione delle risorse fra le varie Armi, per esempio — il gran numero di parametri di natura qualitativamente diversa e la complessità delle interdipendenze, impediscono invece una sintesi quantitativa completa e l'analisi costo/efficacia potrà costituire solo un ausilio per migliorare la decisione. Ausilio peraltro di estrema importanza, sia perché l'aver quantificato quanto era possibile riduce il margine dell'indeterminato e il rischio di errori grossolani, sia in quanto le strutture concettuali che costituiscono le basi del metodo costo/efficacia possono guidare e sostenere la sintesi intuitiva dei vari fattori che deve effettuare il responsabile della decisione.

In definitiva il metodo costo/efficacia non vuole costituire una panacea per la risoluzione dei problemi di pianificazione, né sostituirsi all'immaginazione creativa, all'esperienza e al buon senso del Capo. Vuol costituire solamente un mezzo per presentare e chiarire ai responsabili delle decisioni i parametri rilevanti delle alternative possibili, cioè il loro costo e le loro prestazioni, al fine di facilitare l'adozione di scelte razionali.

IL COSTO

Apparentemente il calcolo dei costi non sembra comportare grosse difficoltà. La realtà è invece molto diversa, in quanto i costi che si devono calcolare sono generalmente riferiti ad un futuro anche a lungo termine e presentano spesso carattere di notevole aleatorietà. Basti pensare ai costi relativi alla ricerca e messa a punto dei prototipi o alle spese di manutenzione e riparazione di materiali non ancora esistenti, ecc

Il costo di ogni soluzione deve essere calcolato globalmente, deve cioè tener conto di tutte le spese di ricerca, di investimento, e di funzionamento che essa comporterà per tutto il periodo di tempo a cui si riferisce la pianificazione.

Particolare importanza riveste l'esigenza di computare tutti i costi « indotti » dall'adozione di un provvedimento: per esempio gli adeguamenti infrastrutturali resi necessari da un mutamento di organici, il costo per l'acquisizione delle aree addestrative rese necessarie dall'introduzione in servizio di un nuovo mezzo, ecc. La previsione dei costi rende indispensabile la disponibilità di una banca dei dati e di organi specializzati in analisi economica. La loro mancanza rende velleitaria qualsiasi aspirazione ad una seria pianificazione.

L'EFFICACIA

Negli affari l'efficacia è costituita dal profitto; in un Servizio sociale quale le FF. AA., dalle prestazioni connesse con il raggiungimento del compito ad esso affidato. Più precisamente, l'efficacia è l'effetto prodotto da un elemento dell'organizzazione su uno degli obiettivi determinato dal compito. Se riferita ad un intero organismo, l'efficacia è in diretta relazione con i compiti generali ad esso demandati. E', in altre parole, la capacità di assolvere in maggiore o minore misura determinate funzioni. Quindi, la determinazione dell'efficacia impone preventivamente una chiara definizione della rispettiva priorità di queste ultime.

L'efficacia può essere riferita ad elementi semplici — per esempio ad un sistema d'arma —, ad insiemi più complessi — per esempio ad un battaglione, ad unità di supporto di fuoco, ad una Divisione — ed anche a una possibile configurazione strutturale dell'intera organizzazione. In ogni caso l'efficacia deve essere globale, cioè riferita a tutto l'elemento, a tutto l'insieme, a tutta l'organizzazione.

Inoltre, è necessario che essa tenga conto della situazione reale in cui si dovrà agire e dell'incidenza del tempo sulle variazioni dell'efficacia. Quest'ultimo elemento assume un'importanza essenziale nel corso della pianificaz one.

Si presenterà infatti sempre l'alternativa di realizzare una determinata efficacia a breve termine, concentrando le risorse disponibili in spese di funzionamento (mantenimento del personale ed esercizio), ovvero di tendere a realizzare un'efficacia in un futuro a più o meno lungo termine, sacrificando il presente all'avvenire e concentrando le risorse nelle spese di ricerca, di ammodernamento e di potenziamento. E' d'uopo sottolineare l'importanza determinante di tale alternativa nella pianificazione delle FF. AA., la cui struttura sarà sempre maggiormente condizionata dal vertiginoso aumento del costo unitario dei nuovi sistemi d'arma rispetto a quelli del passato, a cui fa riscontro, da un lato, un notevole aumento delle spese per il personale e per il mantenimento dei mezzi sempre più sofisticati e, dall'altro, un incremento percentuale molto più modesto degli stanziamenti globali per la difesa. Sono persuaso che l'applicazione di metodi di analisi economica consentirebbe di recepire adeguatamente le implicazioni di tali mutamenti sulla strutturazione stessa dello strumento militare.

COSTO ED EFFICACIA

Né il costo né l'efficacia da soli possono costituire una base sufficiente per poter scegliere una struttura o un sistema d'arma. Essi devono essere considerati contemporaneamente, l'uno in relazione all'altra e viceversa. Il sistema d'arma migliore non è necessariamente né quello che costa di meno ed è più rustico, né quello che costa di più e possiede più elevate prestazioni unitarie. Sistemi d'arma meno costosi e unitariamente meno efficaci si sono dimostrati migliori, perché il loro costo più basso ha consentito di acquisirne una maggiore quantità. In altre situazioni, si è verificato il caso opposto.

Il metodo costo/efficacia tende ad individuare la soluzione che permette di conseguire con la minima spesa gli obiettivi posti all'organizzazione militare, ovvero quella che consente di spendere nel modo più producente le risorse disponibili.

Esaminiamo ora come si compongono i due termini.

Un determinato compito C — suddiviso in sottocompiti C_1, C_2, ecc. — può essere conseguito con diversi mezzi o sistemi di forze (S_1, S_2, ecc.) (*fig. n. 1*).

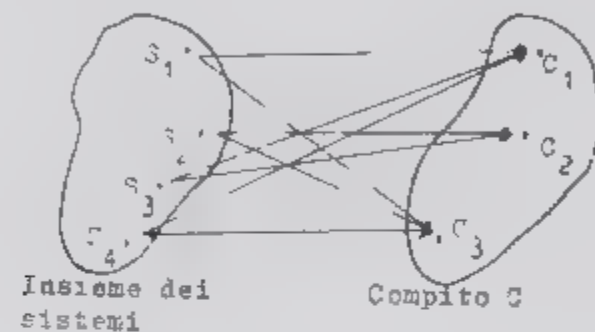



Fig. 1.

Ciascun mezzo o sistema di forze costituisce un'alternativa ed è caratterizzato da un proprio costo e dall'effetto che può produrre per il raggiungimento dell'obiettivo. Individuati il costo e l'efficacia di ciascuna alternativa, si può procedere al confronto delle varie soluzioni possibili.

Si indicano le varie alternative su di un sistema di assi cartesiani, che riporta sulle ascisse il costo e sulle ordinate l'efficacia (*fig. n. 2*).

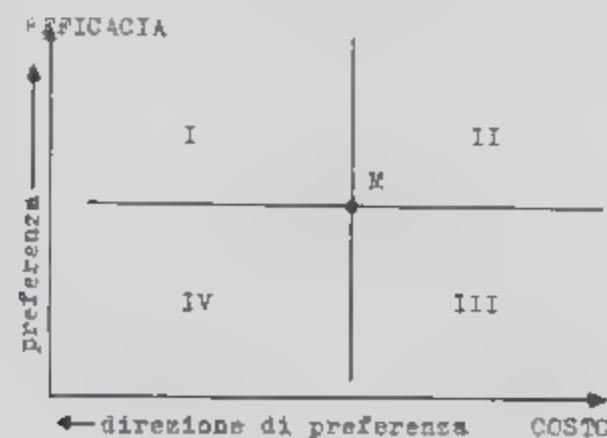



Fig. 2.

Se M rappresenta un'alternativa, tutte le alternative riportate nella zona I sono da preferirsi ad M, perché più efficaci e meno costose. Tutte quelle della zona III sono invece da scartare, perché più costose e meno efficaci. I viene denominata zona di preferenza assoluta; III zona di non preferenza assoluta.

Resta il problema delle alternative riportate nelle zone II e IV che sono, rispettivamente, più costose, ma più efficaci di M, e meno costose, ma meno efficaci di M. Per risolvere il problema è stato introdotto il concetto di indifferenza fra alternative non direttamente comparabili (*fig. n. 3*). Viene in

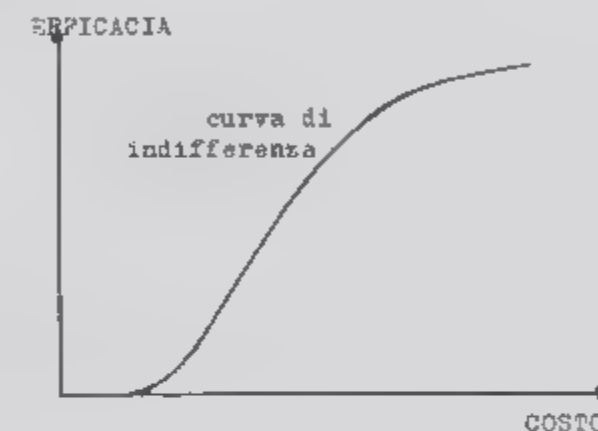



Fig. 3.

pratica determinata per ogni compito, sovente ricorrendo a simulazioni, una curva di indifferenza, luogo dei punti rappresentanti le alternative per le quali una differenza di costo compensa una differenza di prestazioni. Quanto più un'alternativa è indicata da un punto al di sopra della curva di indifferenza, tanto più essa è preferibile, e, viceversa, quanto più il punto è al di sotto, tanto più l'alternativa è da scartarsi.

La curva d'indifferenza non passa per l'origine degli assi, poiché prima di ottenere una minima efficacia occorre raggiungere un minimo livello quantitativo, senza il quale non si potrebbe conseguire alcun effetto reale sull'obiettivo prefissato. Successivamente cresce, prima lentamente, poi rapidamente, per poi appiattirsi in corrispondenza di un livello di efficacia limite, in corrispondenza del quale ogni ulteriore dispendio di risorse si traduce in incrementi di efficacia scarsamente apprezzabili (1).

(1) Tale fenomeno è denominato « legge dei rendimenti decrescenti

EFFICACIA E COSTO MARGINALI

L'efficacia marginale indica l'efficacia dell'ultima « dose » di risorse destinata ad un elemento dell'organizzazione.

Il costo marginale rappresenta invece il costo di tale ultima « dose » di risorse.

Per la legge dei rendimenti decrescenti, a cui si è prima accennato, l'efficacia marginale decresce con l'incremento della soddisfazione di una particolare esigenza. Questo concetto è estremamente importante ai fini della pianificazione, in quanto costituisce la base razionale della definizione sia delle « dimensioni » ottimali dello strumento militare in base ai compiti demandatigli ed alle risorse disponibili, sia dell'armonica ripartizione delle risorse fra le varie esigenze.

Un esempio classico, tratto dal fascicolo « Il processo decisorio nel Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti » (1) sembra chiarire completamente la questione delle « dimensioni ». Il secondo aspetto, quello della « ripartizione » delle risorse, sarà esaminato nel paragrafo successivo. « *Gli studi tradizionali delle esigenze militari erano tipicamente un calcolo delle forze richieste per conseguire un obiettivo prefissato. Per fare un esempio semplificato, supponiamo che l'obiettivo sia quello di distruggere il 97% di 100 bersagli con missili, aventi ciascuno una probabilità unitaria di distruzione del 50%. Lo studio tradizionale concluderebbe che occorrono 500 missili, poiché con 100 missili si colpirebbero 50 bersagli; con 200, 75; con 300, 87; con 400, 94; e con 500, 97. Uno studio impostato sul metodo costo/efficacia si chiederebbe invece se l'elevazione della capacità di distruzione da 94 a 97 bersagli vale il costo di 100 missili in più, ovvero se le risorse necessarie per tali 100 missili non sarebbero spese più utilmente in altri settori dell'organizzazione*

In altri termini, a differenza dell'impostazione tradizionale, che considera solamente il costo e l'efficacia globali — nel caso sopra illustrato si esaminerebbe solo il problema se si abbia veramente bisogno di distruggere 97 obiettivi e quale sia il costo dell'operazione— , si devono esaminare anche i costi e l'efficacia marginali. In tal modo il Capo può essere informato chiaramente che la capacità di distruggere gli ultimi 3 obiettivi è pagata col costo di 100 missili, per cui egli può valutare la questione in maniera più razionale e completa, decidendo, per esempio, che il risultato ottenibile non vale la spesa e ridimensionando quindi l'obiettivo iniziale.

In campo economico, dove l'efficacia si identifica col profitto ed è quindi espressa, come i costi, in termini monetari, la dimensione ottimale di un investimento è determinata dalla coincidenza fra costo marginale ed efficacia marginale. Nel campo della pianificazione militare non si può evidentemente applicare tale criterio, poiché l'efficacia non può essere espressa in termini direttamente comparabili con i costi. Tuttavia anche il responsabile militare deve ispirarsi a criterio analogo; che cioè le realizzazioni siano commisurate con i fini che ci si propone e questi ultimi con le risorse disponibili. In tale armonizzazione si esprimono concretamente l'inventiva, il discernimento ed il buon senso del Capo.

(1) C. J. Hitch: Università di California, 1968.

EFFICACIA DI UN ELEMENTO SEMPLICE E DI UN ORGANISMO COMPLESSO

Una struttura complessa quale quella dell'organizzazione militare è costituita da differenti elementi, ciascuno dei quali svolge una funzione determinata, concorrente a medesimi fini generali.

L'efficacia di ciascun elemento semplice si compone con quella degli altri, per soddisfare compiti via via più complessi, sino ad identificarsi con quelli dell'intero organismo. Si compone e non si somma, poiché l'interdipendenza e l'interazione dei singoli elementi e dei singoli compiti parziali fanno sì che l'efficacia dell'insieme sia qualcosa del tutto differente dalla sommatoria pura e semplice di quelle dei vari elementi. Di conseguenza, nello studio di un problema di pianificazione vanno considerati globalmente compiti, costi ed efficacia, al fine di evitare che l'ottimazione di un settore particolare, denominata « sotto-ottimizzazione », si traduca a danno dell'ottimizzazione dell'intero organismo.

In qualsiasi problema di pianificazione, le disponibilità risultano sempre insufficienti a soddisfare i fabbisogni, che tendono ad essere illimitati. Occorre quindi accordare risorse limitate con fabbisogni praticamente illimitati, procedendo a scelte, cioè a limitazioni nel soddisfacimento delle esigenze, scegliendo quelle più urgenti e contemperando il soddisfacimento più o meno completo di una di esse con quello delle altre.

E' evidente che l'efficacia di un insieme complesso è tanto più elevata, quanto maggiore è l'efficacia degli elementi semplici che lo compongono. Tuttavia l'incremento dell'efficacia di un elemento semplice comporta in pratica la diminuzione dell'efficacia degli altri elementi semplici, in quanto assorbe un'aliquota delle risorse che non possono essere destinate a questi ultimi. Occorre pertanto esaminare come le variazioni dell'efficacia di ciascuno degli elementi semplici incidano sull'efficacia dell'insieme complesso. Tale variazione obbedisce alla legge dei rendimenti decrescenti. In pratica ciò significa che l'efficacia dell'insieme complesso è tanto più grande quanto maggiore è l'efficacia di uno degli elementi semplici che lo compongono, ma che, a partire da un certo livello, un aumento di quest'ultima produce un incremento sempre minore della prima. Oltre un certo limite, poi, la

sottrazione di risorse agli altri elementi semplici produrrà una diminuzione dell'efficacia globale (*fig. n. 4*).

Risolvere adeguatamente questo problema significa superare le difficoltà maggiori di tutto il processo di pianificazione. Esso deve infatti tendere ad ottimizzare l'efficacia globale dello strumento militare; in altre parole, a determinare una distribuzione dell'efficacia, e quindi delle risorse fra i vari elementi, tale che ogni ripartizione differente provochi un'efficacia complessiva minore.

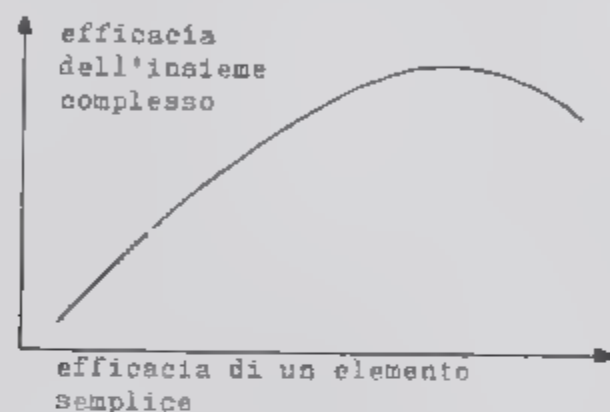



Fig. 4.

A questo punto ci è d'ausilio la scienza economica, secondo cui la ripartizione delle risorse fra le varie esigenze deve essere ispirata al criterio di realizzare per i vari organismi, ciascuno destinato a soddisfare una particolare esigenza, un'efficacia marginale di egual valore.

Senza addentrarci in particolari, giova peraltro rilevare che la scienza economica non fa che formalizzare quanto già ci suggerisce il buon senso. Quando si parte per un viaggio e si dispone di una valigia, poiché non ci si può portare dietro tutto, occorre stabilire delle priorità fra le varie esigenze e, al tempo stesso, compensare un po' più di camicie con un po' meno di scarpe, un po' più di libri con un po' meno di vestiti. La valigia è riempita nel modo migliore quando l'utilità (ovvero l'efficacia) marginale di ciascun oggetto è eguale per tutti i tipi di oggetti messi nella valigia (1) ed è più elevata di quella degli oggetti lasciati a casa.

L'importanza del problema è chiaramente molto grande. Nella pratica della pianificazione, l'armonica ripartizione delle risorse disponibili ha maggiore rilevanza della determinazione delle « dimensioni » ottimali dello

(1) Tenendo evidentemente conto del posto occupato da ciascuno, che in questo caso funge da « costo ».

strumento. Il metodo costo/efficacia che, come abbiamo visto, non è altro che una formalizzazione, una « messa in equazioni » del buon senso, può essere di valido aiuto.

Beninteso, soprattutto a livello delle scelte generali, il problema di ripartizione delle risorse non può essere risolto con procedimenti puramente analitici, per l'impossibilità di procedere ad attendibili quantificazioni. Peraltro, la loro adozione sistematica dovrebbe consentire una chiarificazione dei problemi e la rappresentazione efficace ed esauriente delle alternative possibili.

TIPI DI EFFICACIA E POSSIBILITA' DI QUANTIFICAZIONE

Dopo aver esaminato i concetti di base del metodo costo/efficacia, appare utile approfondire l'esame della possibilità di esprimere in termini quantitavi l'efficacia delle soluzioni possibili. Ciò permette infatti di rendersi conto delle potenzialità e delle limitazioni del metodo stesso.

L'efficacia di un elemento dell'organizzazione esprime, come si è detto, l'effetto prodotto da tale elemento per il conseguimento di uno degli obiettivi parziali determinato dal compito. Per valutare l'efficacia occorre quindi esprimere tale effetto in termini suscettibili di quantificazione. Ciò presenta difficoltà variabili a seconda della natura dell'effetto prodotto. Si possono distinguere in proposito tre tipi di efficacia: semplice quantificabile; complessa quantificabile; non quantificabile.

L'efficacia semplice quantificabile può essere espressa con un unico numero, in quanto può essere individuata un'unità di misura univoca delle intere prestazioni dell'elemento. E' il caso, per esempio, di un autogruppo, la cui efficacia può essere rappresentata completamente dalla capacità di trasporto in un dato tempo e su di una distanza determinata; oppure di un sistema d'arma contraereo, le cui prestazioni possono essere espresse a mezzo di probabilità di abbattimento di aerei attaccanti.

L'efficacia complessa quantificabile si riferisce ad un elemento complesso, che fornisce prestazioni ciascuna quantificabile individualmente, ma di tipo qualitativamente diverso. Le unità di misura dei singoli effetti non sono riducibili con immediatezza ad un solo criterio di valutazione. E' il caso, per esempio, di un battaglione di fanteria che comprende « pedine » di natura differente, le prestazioni di ciascuna delle quali devono essere inizialmente valutate sulla base di unità di misura specifiche: una si riferirà per esempio alla capacità di fuoco a tiro teso; una seconda a quella a tiro curvo; una terza a quella controcarro; ecc. In questo caso l'efficacia è espressa con un insieme di numeri o di vettori, in uno spazio ad « n » dimensioni, dove « n » è il numero delle « efficacie semplici » che vengono considerate. In de-

finitiva, più che di efficacia, si dovrebbe parlare di profilo di efficacia, che, con l'utilizzazione di opportuni procedimenti di calcolo matriciale o vettoriale, possono essere composti e valutati in modo unitario, anche se non sono riconducibili ad un unico dato numerico.

L'efficacia non quantificabile non può essere misurata con procedimenti oggettivi. Essa peraltro può venir valutata soggettivamente, o desunta da simulazioni. Questo tipo di efficacia si ritrova ogni qualvolta devono essere valutati effetti non riducibili ad alcuna unità di misura concreta, ovvero si voglia indicare con un solo dato l'efficacia complessa quantificabile di un elemento che produce prestazioni di natura diversa, quale il battaglione di fanteria a cui si è precedentemente accennato. Soprattutto in questo caso, l'efficacia deve essere valutata in relazione ad un compito, ad un ambiente e ad una situazione particolari. E' infatti chiaro che l'efficacia di un battaglione di fanteria è differente a seconda che venga impiegato in attacco o in difesa, in pianura o in montagna, contro un nemico che disponga di unità corazzate o di fanteria. E' evidente che trattasi di problemi molto complessi.

Le tecniche di simulazione del tipo *war games* possono rivelarsi particolarmente utili per pervenire a conclusioni di un certo affidamento. Esse vengono utilizzate, soprattutto negli Stati Uniti, per affrontare problemi del tipo « relazione ottimale fra il numero dei reparti, la loro potenza di fuoco e la loro mobilità »; « proporzione ottimale fra le varie armi », ecc.

EFFICIENZA ED EFFICACIA

Prima di concludere, appare opportuno esaminare la differenza esistente fra efficienza ed efficacia, in quanto i due termini, talvolta ritenuti sinonimi, hanno significato del tutto diverso. Una chiarezza di idee in proposito appare determinante per una chiara comprensione del problema della pianificazione dello strumento militare.

L'efficacia consiste nella capacità di assolvere in maggiore o minor misura un determinato compito, in una situazione ipotizzata.

L'efficienza si riferisce invece al rapporto percentuale fra l'efficienza teorica delle singole unità, risultante dalle tabelle organiche, dalle prestazioni standard dei mezzi, ecc., e quella reale, riferita agli effettivi livelli di forza, allo stato di usura dei mezzi, al grado di addestramento, ecc.

Le due valutazioni sono profondamente differenti. Se ho in mano un bastone perfettamente efficiente, cioè senza alcuna incrinatura, ed incontro un cane rabbioso, il bastone è anche efficace: ma se incontro invece un uomo armato di pistola, il bastone, di per se stesso sempre efficiente, è del tutto inefficace.

Un'unità perfettamente efficiente può essere scarsamente efficace — per esempio una Divisione cor. in terreni alpini —, così come una unità meno efficiente di un'altra può essere più efficace — per esempio un battaglione cr. al 50% è più efficace di un battaglione f. al 100% in un combattimento d'incontro contro forze corazzate nemiche.

Nella pianificazione, l'*optimum* sarebbe costituito dall'aver tutto al tempo stesso perfettamente efficiente ed efficace. In pratica questo non è possibile. Occorre pertanto limitarsi ad obiettivi più modesti, che devono essere evidentemente definiti massimizzando l'efficacia e non l'efficienza. Attribuire a quest'ultima un valore taumaturgico non è giustificato. A questo riguardo il settore che sembra rivestire maggior rilievo è rappresentato dai livelli di forza dei reparti in tempo di pace.

In tutti gli eserciti occidentali gli ordinamenti e gli organici di guerra delle unità sono ispirati al criterio di garantire ad ogni reparto sostanziosi elementi di supporto e l'intrinseca capacità di assorbire automaticamente un certo tasso di perdite. A parità di numero di carri, una Divisione cor. NATO ha più del doppio del personale di una Divisione cor. del Patto di Varsavia e un gr. a. cam. ne ha quasi il triplo, pur disponendo sempre di 18 pezzi. Ciò consente di realizzare una certa prontezza operativa immediata, anche con organici non completi, e di utilizzare all'emergenza i militari inviati in congedo, che sono stati addestrati con grandi oneri finanziari. La validità della soluzione adottata è condizionata dalla possibilità di procedere rapidamente al completamento delle unità. Ammesso che tale possibilità esista, il mantenimento di una struttura ad intelaiatura ragionevolmente ampia appare più efficace che la realizzazione sistematica di un'efficienza organica completa, anche se comandare unità con bassi livelli di forza non fa piacere a nessuno. Agendo diversamente, le spese per il personale raggiungerebbero valori insostenibili e si rinuncerebbe sistematicamente all'utilizzazione dei riservisti, poiché mancando una solida intelaiatura di personale in servizio, le unità da mobilitare non potrebbero essere impiegate con la tempestività richiesta dalle attuali ipotesi strategiche.

CONCLUSIONI

Una pianificazione efficace comporta sostanzialmente l'individuazione della ripartizione ottimale delle risorse disponibili fra i vari elementi dell'organizzazione, in relazione ai compiti ad essa demandati.

La realtà odierna è talmente complessa che le sintesi intuitive dei Capi anche più dotati non appaiono sufficienti a produrre decisioni corrette, se non sono sostenute da approfondite analisi, rese possibili sia dallo sviluppo delle scienze economiche, sia dalla disponibilità di poderosi mezzi di ela-

borazione dei dati. A mio avviso, nelle nostre FF. AA., molto è stato fatto a riguardo, e molto resta ancora da fare.

Presupposto indispensabile per ulteriori sviluppi è la presa di coscienza da parte di tutti che i problemi della pianificazione hanno un'importanza maggiore che nel passato, se non altro in relazione ai lunghi tempi per lo sviluppo e la messa a punto dei moderni sistemi d'arma.

La formazione stessa degli ufficiali di SM, ora essenzialmente incentrata sull'impiego delle forze, dovrebbe essere maggiormente interessata ai problemi di preparazione delle forze stesse. Ogni sforzo dovrebbe essere inoltre fatto per disporre di personale specializzato in analisi economica ed in elaborazione di dati, la cui esistenza costituisce condizione indispensabile per poter pianificare efficacemente.

Infine dovrebbe essere accettata da tutti la necessità di adeguare le strutture degli *staff* dei vari livelli, ma soprattutto del vertice, alle esigenze di un efficace sviluppo dei problemi di pianificazione. Essendo problemi a lungo termine, essi dovrebbero venire completamente separati dalle attività organizzative che, per il loro carattere di *routine*, inevitabilmente hanno la tendenza a soffocarli ed a farli accantonare.

RIFLESSIONI E CONSIDERAZIONI SULLA POLITICA DEL PERSONALE

Ten. Col. f. (b.) s.SM Luigi Ramponi

Nell'attuale epoca caratterizzata dal continuo e assai rapido progredire della tecnologia, in un mondo nel quale le macchine tendono sempre più a sostituire l'uomo in molteplici atti del suo operare, e nel quale il livello tecnologico è preso come indice sicuro dello stadio di sviluppo di un popolo, l'elemento uomo rimane il cardine insostituibile di ogni impresa. E' quindi logico e coerente il fatto che assai spesso là dove in un Circolo Ufficiali di reggimento, in una riunione di vecchi colleghi di Accademia, o in qualsiasi altra occasione, si discuta di problemi particolari o generali relativi alle FF. AA. italiane e si voglia risalire alle cause di determinati effetti, si finisca per citare sempre, anche se non esclusivamente, il personale, individuo o gruppo di individui preposto ad un determinato incarico ed a lui sia fatta risalire la responsabilità dell'assetto, dell'efficienza organizzativa, della validità dell'istituzione nei suoi molteplici aspetti.

Esiste quindi un problema del personale, un problema presente in ogni impresa, un problema dalla migliore soluzione del quale deriva diretta ed immediata la migliore impostazione della struttura organizzativa di qualsiasi attività in ogni campo dell'operare umano. Naturalmente il discorso, pur rimanendo incentrato sull'elemento uomo, assume aspetti diversi in funzione delle diverse attività per le quali i vari enti operano. Tuttavia già da un rapido esame appare chiaro come organizzazioni le più diverse per interessi, sfera d'azione e fini, presentino alla base la necessità comune di partire da una corretta impostazione del problema del personale; e come a questa esigenza siano dedicate le più solerti e valide attenzioni dei responsabili dell'organizzazione delle maggiori imprese sul piano mondiale. Pare allora legittimo e doveroso chiedersi se si stia facendo abbastanza per preparare, curare, valorizzare al massimo l'elemento uomo nell'ambito dell'organizzazione militare, una volta accertata la sua importanza fondamentale. In tempi recenti risultati concreti hanno dimostrato che al vertice il problema è sentito e studiato. Tale sensibilizzazione deve trovare analoga rispondenza ai vari livelli improntando l'operare di tutti i gradini della scala gerarchica. Il problema relativo al personale è caratterizzato da un continuo divenire dovuto alla naturale evoluzione del contesto sociale economico e

politico nel quale le FF. AA. svolgono la propria attività. E' quindi necessario che si continui lungo la strada intrapresa assegnando a questa branca il posto di *Prima inter pares* tra le principali attività degli SS.MM., e persistendo nel già sensibilizzato orientamento alle diverse Scuole militari, per dare elevata importanza allo studio ed all'apprendimento delle nozioni necessarie ad una corretta impostazione e soluzione dei problemi ai vari livelli.

Esaminando il problema del personale nell'ambito della sfera di attività dell'Esercito si individuano abbastanza agevolmente tre componenti di pari importanza e strettamente collegate da influenze reciproche: quella relativa agli ufficiali, quella relativa ai sottufficiali e quella relativa alla truppa. La loro trattazione contemporanea sarebbe affascinante e davvero esauriente, dal momento che alla base di ciascuna vi è in comune l'elemento uomo e che i nessi, le interdipendenze ed i reciproci condizionamenti sono rilevanti. Ma l'impresa appare troppo ardua e la complessità del tema e la vastità degli aspetti potrebbe rendere troppo faticoso il procedere dell'indagine. Così ho preferito limitare la trattazione ad una delle componenti: quella relativa agli ufficiali. La scelta non è dovuta a motivi d'importanza ma al fatto che sull'argomento ho avuto sino ad oggi maggiori occasioni di meditazione e di scambio di idee. Lo scopo è quello di giungere a conclusioni valide ed idonee a fornire elementi per l'attuazione di una sempre più efficace politica del personale nell'ambito dell'Esercito.

LINEAMENTI DEL PROBLEMA

Per entrare subito nel merito della questione ed avere un indirizzo secondo il quale sviluppare l'indagine, è necessario definire i grandi temi che debbono essere trattati dalla politica del personale relativamente alla branca ufficiali. Essi sono:

— reperimento dei candidati e immissione nella carriera;
— selezione (all'atto dell'immissione e durante tutte le successive fasi della carriera);
— preparazione professionale;
— impiego;
— tutela in campo sociale.

Il reperimento dei candidati e la tutela in campo sociale non possono trovare adeguata trattazione in questa sede nella quale l'indagine vuole rimanere il più possibile entro i confini di giurisdizione decisionale dell'organizzazione stessa. Tali aspetti investono l'interesse dell'intera organizzazione dello Stato, non solo delle FF. AA. o dell'Esercito in particolare, e possono trovare possibilità completa di analisi solo se esaminati nel contesto generale del complesso sociale nazionale. Sarebbe tuttavia certamente possibile studiare il problema e ricercare quanto potrebbe essere fatto nello stretto ambito dell'organizzazione militare, al fine di meglio strutturare l'assetto sociale della comunità costituita dagli appartenenti a questo ramo delle attività del Paese. Tale studio, che dovrebbe essere limitato alla ricerca di proposte relative all'attuazione di previdenze ed accorgimenti attuabili nell'ambito dell'organizzazione militare, senza entrare nel merito dei condizionamenti imposti da superiori e generali ragioni a livello nazionale, richiede tempo e spazio non reperibili in questa sede.

Rimane l'importanza dell'argomento e l'opportunità di una analisi ad esso dedicata da farsi in altra successiva occasione.

Per consentire ugualmente la prosecuzione della trattazione, per ora, l'aspetto del reperimento dei candidati e quello della tutela in campo sociale non saranno ignorati ma verranno considerati come una costante, come elemento fermo sui valori del momento, come se l'attuale collocazione degli ufficiali nel contesto nazionale e l'affluenza ai concorsi fossero un elemento non mutabile. L'indagine si limiterà quindi all'esame degli aspetti relativi alla selezione, alla preparazione professionale ed all'impiego del personale.

RAPPORTO TRA L'ORGANIZZAZIONE E L'INDIVIDUO IN GENERALE

Una serena valutazione della realtà quotidiana porta all'individuazione nella sfera di questo rapporto di due interessi tra loro diversi ed a volte contrastanti: quello dell'organizzazione e quello dell'individuo. La soluzione ideale del problema è rappresentata dalla scoperta di quella combinazione di modalità risolutive che rappresenta il luogo dei punti degli interessi delle due parti, cioè il soddisfacimento contemporaneo ed equilibrato di entrambi le esigenze. Il raggiungimento completo di questa meta è forse utopistico ma non lo è la ricerca del maggior numero possibile di punti di convergenza.

Questa assidua ricerca e le relative scoperte portano ad un continuo e progressivo avvicinamento dei singoli all'organizzazione e ad una sempre maggiore identificazione di interessi. Tali elementi di convergenza rappresentano, per ogni sforzo umano organizzato, il tessuto connettivo di maggiore consistenza. Infatti il progressivo avvicinamento e la reale identificazione di interessi costituiscono, oltre che un diretto vantaggio ai fini utilitaristici immediati dei due fattori del rapporto, anche un importante *elemento di progresso in campo sociale* con vantaggi indiretti per tutta la comunità. E nel caso particolare dell'organizzazione in esame, l'Esercito (che è un'entità espressa dalla comunità nazionale per il conseguimento di fini di comune interesse), il discorso della ripercussione indiretta su ampia sfera assume particolari ed ulteriori aspetti di validità. Esaminiamo di seguito, separatamente, gli interessi dei due interlocutori.

INTERESSI DELL'ORGANIZZAZIONE

Quali sono gli interessi dell'organizzazione Esercito relativamente ai rapporti con il personale Ufficiali?

L'elemento che informa la definizione di tutta la struttura e l'attività dell'Esercito è rappresentato dallo scopo da cui deriva la sua esistenza: costituire, unitamente alle altre FF. AA., un organismo idoneo ad opporsi validamente con le armi a chiunque intendesse insidiare con la forza e contro la volontà del popolo italiano, la libertà del Paese.

Si tratta quindi di una organizzazione che deve poter disporre in campo dirigenziale (Ufficiali) di personale dotato soprattutto di:

— capacità ad operare in qualsiasi condizione ambientale, perché l'organizzazione Esercito può essere chiamata alla prova in qualsiasi momento con qualsiasi tempo contro qualunque avversario;

- idoneità a costituire per gli uomini ed i mezzi affidati guida sicura e responsabile in virtù di doti elevate di autocontrollo, intelligenza, coraggio, spirito di sacrificio e senso di giustizia;

— passione e volontà costanti nel preparare, mediante lo studio e l'addestramento continuato durante tutto l'arco del servizio attivo in qualsiasi grado, se stessi e gli altri in modo di realizzare e mantenere un livello di efficienza al passo con i tempi.

Queste sono le doti sulle quali si polarizza l'interesse dell'organizzazione Esercito nei confronti dei suoi Quadri ufficiali. E' indubbiamente un complesso di interessi assai pretenzioso che potrebbe essere pienamente soddisfatto (almeno in potenza) se ogni anno in misura adeguata una parte del gettito annuale delle migliori energie giovanili del Paese partecipasse al concorso per l'ammissione all'Accademia. Questo pone in luce la grande importanza che assume l'aspetto del reperimento del personale. Tuttavia, per i motivi già esposti in precedenza, ci siamo imposti di non trattare in questa sede tale argomento, accontentandoci per ora di considerare come costante l'attuale livello di afflusso ai concorsi di ammissione.

Rimanendo quindi entro l'ambito d'indagine che ci siamo prefissati, cioè relativo alla selezione ai vari livelli ed alla preparazione professionale dei Quadri ed al loro impiego; dall'esame dell'esigenza dell'organizzazione nei riguardi degli Ufficiali, testé fatta, notiamo come la politica del personale sia indotta ad assumere forme e sviluppo particolari rispetto a quelle di altri enti di pari grandezza e complessità, per le caratteristiche davvero particolari che detto personale deve possedere. Doti e caratteristiche di primissimo piano specie per quanto riguarda l'efficienza fisica, l'attitudine al lavoro in qualsiasi condizione di tempo, luogo e durata, l'integrità morale, l'assidua volontà di perfezionare, al passo con i tempi, il proprio bagaglio professionale. In conseguenza, da questa prima indagine, la politica del per-

sonale esce esaltata in importanza ed il suo ruolo nell'organizzazione appare fondamentale. Essa ha per oggetto la cura di elementi umani che l'ideale vorrebbe su base molto elevata completi nelle fondamentali essenziali per poter recitare un ruolo di guida.

INTERESSI DEL SINGOLO

Tratteggiato così l'interesse dell'Ente Esercito esaminiamo quali possano essere gli interessi del singolo. Coloro che oggi scelgono la carriera militare sono con ogni probabilità spinti a tale decisione dall'intimo desiderio di dedicare se stessi ad una causa elevata sul piano morale. Conseguentemente tra le passioni che agitano l'animo dei giovani Ufficiali, quelle di seguito elencate dovrebbero essere le più importanti e significative:

— desiderio di essere parte attiva di un organismo efficiente costituito per un fine di grande importanza per la vita dello Stato;

— desiderio di mantenere o raggiungere in campo sociale una posizione decorosa:

— desiderio di acquisire una preparazione professionale tale da poter sempre, nel migliore dei modi, recitare con dignità e successo la parte assegnata, specie quando questa presenta il ruolo di Comandante di altri uomini.

Anche in questo caso non è possibile trattare tutti quelli che abbiamo elencato come desideri fondamentali che costituiscono in linea di massima il complesso degli interessi del singolo.

Come già si è fatto trattando dell'organizzazione, dobbiamo tralasciare quello relativo alla posizione desiderata in campo sociale, che, per essere oggi chiaramente condizionato da problemi economici esulanti la sfera decisionale dell'Esercito, non può essere qui esaurientemente trattato. Rimane la sua importanza, il rammarico di non poterlo prendere in esame, la sua grande influenza nella soluzione del problema del personale, l'impossibilità di ignorare completamente l'argomento e la conseguente necessità di considerare come costanti gli attuali vincoli economici e di bilancio.

La nostra indagine si svilupperà invece intorno ai desideri del singolo relativi alla sua preparazione professionale ed alla efficienza dell'organismo di cui si sente ed è parte integrata; argomenti per i quali l'Esercito, entro i limiti della propria sfera decisionale, può adottare linee d'azione assai importanti

INTEGRAZIONE DEGLI INTERESSI DEL SINGOLO E DELL'ORGANIZZAZIONE

Al termine dell'esame degli interessi dell'organizzazione e del singolo possiamo affermare che l'Esercito necessita di personale dotato di una preparazione tale da consentirgli di:

— operare in qualsiasi ambiente;
— operare in qualsiasi momento;
— operare per qualsiasi durata,
— essere in grado di impiegare nel modo migliore gli uomini affidati;
— essere in grado di impiegare nel modo migliore i materiali affidati.

Per soddisfare le prime tre esigenze è necessario, oltre alla dote di base di sanità fisica che riguarda il reperimento del personale, una attività di addestramento ed allenamento fisico continuo ed adeguato ai diversi incarichi. Per le altre due è indispensabile una attività di insegnamento e di perfezionamento di conoscenza delle varie discipline che costituiscono il bagaglio professionale indispensabile per l'assolvimento dei diversi incarichi.

Parallelamente, l'interesse del singolo in questo campo è rappresentato dal desiderio di acquisire una preparazione professionale tale da poter sempre, nel migliore dei modi, recitare con dignità e successo il proprio ruolo nel contesto di una organizzazione valida ed efficiente.

Quindi da parte dell'individuo esiste un interesse sollecitato dal senso di dignità ed orgoglio professionale, dall'amore per il suo lavoro e dal desiderio di operare con serietà, che tende a mete assai simili a quelle cui tende l'interesse dell'organizzazione. Di più, una valida preparazione professionale dei Quadri, costituisce elemento fondamentale per la realizzazione del secondo interesse comune, quello situato sul piano più eccelso, rappresentato dall'efficienza e validità dell'ente. Tale realizzazione soddisfa sia l'organizzazione, consentendole di presentarsi nelle condizioni migliori per l'assolvimento del compito per cui è nata e vive, sia il singolo al quale consente di far parte di un organismo efficiente ed idoneo ad assolvere un compito importantissimo tra quelli dello Stato.

DIRETTRICI DELLA POLITICA DEL PERSONALF

Trovato questo punto di convergenza degli interessi, cerchiamo di chiarire le linee che l'organizzazione può seguire nella sua politica del personale ed eventualmente le modalità che dovrebbe adottare per trarre il massimo giovamento da questa situazione.

E' opportuna una considerazione: per dare il meglio di se stessi nello svolgimento del proprio lavoro è necessario che ciascuno sia impegnato in campi, in attività di proprio gradimento. Per poter ben lavorare l'uomo deve amare il proprio incarico, deve sentirsi portato e interessato ad esso quasi come a un hobby. Il lavoro deve essere tale da consentirgli di manifestare e impegnare appieno tutte le doti migliori in suo possesso. Non è

necessario dimostrare tale asserto, dato che esso è noto diffusamente e condiviso, sulla scorta di esperienze collettive e individuali. Di questo principio, al momento della decisione di intraprendere e continuare la vita militare, ciascuno ha tenuto conto certamente e quindi la necessità di dedicarsi ad un lavoro di proprio gradimento potrebbe apparire già soddisfatta dalla scelta operata all'atto della decisione. Ma si deve considerare che la vita militare ed in particolare la carriera dell'Ufficiale presenta oggi tante diverse direzioni di sviluppo data l'ampiezza dello scibile militare che, nel corso della carriera, all'Ufficiale sono consentite le più disparate esperienze, gli impegni e gli interessi più diversi.

Molto spesso egli deve affrontare tali prove senza una specifica, adeguata preparazione, e senza una naturale propensione per certe attività con conseguenze negative per il suo rendimento nell'ambito dell'organizzazione. D'altra parte la diversità e la complessità delle varie forme di impiego del personale Ufficiali sono tali che non è più il caso di pensare ad una polivalenza del singolo ma si deve almeno per grossi blocchi di attività pensare ad una specializzazione per consentire a ciascuno di operare nella sfera di attività più congeniale. Tale specializzazione, mentre da una parte consentirà all'individuo (compatibilmente con le esigenze organiche dell'ente) di indirizzare il proprio interesse verso una branca di attività per lui appassionante, con i vantaggi che già abbiamo citato, darà dall'altra all'organizzazione la possibilità di ottenere il miglior rendimento possibile da parte dei suoi appartenenti.

Per poter giungere od avvicinarsi a tale traguardo l'Esercito dovrebbe:

— definire in primo tempo le branche di attività della propria organizzazione distinte per tipo di lavoro, base culturale e preparazione professionale richieste a coloro che vi si debbono dedicare; (oggi già esiste una suddivisione in Armi, Specialità, Servizi, ecc., suddivisione che all'origine rispondeva effettivamente all'esigenza di indirizzare, collocare e specializzare ciascuno in rami di attività particolare, ma questa « suddivisione », pur con gli adeguamenti via via apportati non sembra rispondere più in pieno alla realtà attuale per cui è necessario un suo completo riesame);

— prevedere in secondo tempo le esigenze di Quadri ai vari livelli per ciascuna branca, con la dovuta elasticità, compilando ed aggiornando tale organico attraverso valutazioni e previsioni a raggio tanto ampio quanto lo consenta la logica del momento;

— individuare in terzo tempo per ciascuna branca, quindi per ciascuna specializzazione, l'iter che l'ufficiale deve compiere, conciliando le esigenze di lavoro con quelle della sua continua preparazione nel campo specifico, sino a giungere alla definizione dei vari profili di carriera.

Consideriamo i primi due tempi: la loro essenza appare chiara. Si tratta di definire per l'assetto dell'organizzazione le esigenze in termini di Quadri

Ufficiali differenziati per branche di attività. Il problema è assai arduo soprattutto perché comporta una visione il più possibile lucida dell'assetto futuro di una organizzazione come quella dell'Esercito che è in continua evoluzione e che abbraccia una sfera assai vasta e complessa di attività. Per questo si è accennato ad una necessaria elasticità nella definizione di queste esigenze di Quadri nelle varie branche ed ai vari livelli. Problema difficile si è detto ma che rappresenta la prima condizione da soddisfare per impostare in forma corretta qualsiasi procedimento. Essa consiste infatti nella definizione del telaio, dello schema dell'organizzazione, elemento dal quale solo si può partire per individuare le varie esigenze che determinano l'impostazione delle linee della politica del personale sia in campo quantitativo sia in quello qualitativo.

Una volta definiti questi elementi i responsabili dell'organizzazione sono in possesso delle esigenze di personale in termini di quantità e qualità.

Si dovranno allora definire le linee lungo le quali fare procedere la carriera dei singoli alfine di soddisfare queste esigenze. Eccoci così giunti ad esaminare il terzo ed ultimo passo che abbiamo in precedenza posto alle soglie della soluzione del problema. Esso deve portare alla individuazione per ciascuna branca di attività, dell'iter che ogni Ufficiale deve compiere conciliando le esigenze di funzionamento dell'organizzazione con quelle della sua continua preparazione. Si tratta, in sintesi, di giungere alla definizione dei vari profili di carriera. Su questo argomento mette conto soffermarsi più a lungo. Per poter individuare e definire le corrette linee di sviluppo della carriera dei singoli, ai fini della migliore utilizzazione delle loro doti professionali, conciliando le esigenze di lavoro con quelle della progressiva preparazione, è necessario esaminare tutto l'arco di durata delle carriere partendo dal periodo di frequenza dell'Accademia e della Scuola di Applicazione. In tale periodo si formano le strutture fondamentali della preparazione dell'Ufficiale. L'Accademia e la Scuola di Applicazione non lavorano solo per realizzare l'obiettivo immediato, cioè per fare del giovane un capace subalterno, ma, a raggio più lungo, per impostare su basi valide il profilo di carriera di ciascuno. Al termine di questo periodo, l'Esercito deve essere a conoscenza delle doti dei singoli e delle loro migliori possibilità d'impiego con carattere di priorità in due - tre profili di carriera. Durante la permanenza del giovane presso i due citati Istituti deve essere spinta, al massimo consentito dagli attuali sistemi d'indagine, l'analisi delle sue doti sì da poter appurare quale sia la funzione più logica che egli possa svolgere nell'ambito dell'organizzazione. Questo è il primo fondamentale punto su cui impostare una corretta politica del personale relativa allo sviluppo della carriera degli Ufficiali. Create così le premesse per il migliore avvio della vita professionale, deve essere contemporaneamente presentato all'Ufficiale un quadro chiaro delle possibilità di carriera che l'organizzazione offre nei diversi campi di attività a lui più congeniali.

Tale orientamento, mantenuto in termini di elasticità in funzione dei sempre possibili adeguamenti che la struttura organica dei Quadri potrà subire col passare del tempo, mentre consente all'Ufficiale di:

— avere idee chiare sulle sue possibilità di carriera;

— orientare in relazione la pianificazione della sua vita futura;

— dedicarsi sin dall'inizio al proprio perfezionamento professionale nel campo a lui più adatto,

offre all'organizzazione la possibilità di ottenere dai propri componenti il massimo del rendimento e le risparmia inutili spese.

Si dovrebbe poter giungere ad una situazione simile a quella prospettata dall'esempio seguente: al termine del Corso tecnico applicativo il Tenente raggiunge la sede del reggimento al quale è stato assegnato. Prima della conclusione del Corso gli è stato fatto un quadro complessivo delle sue caratteristiche e delle varie possibilità di carriera che gli sono aperte. Egli sa che, per le doti messe in luce, l'organizzazione ritiene di poterlo proficuamente impiegare nelle branche A, B, C. Per ciascuna branca gli è stato prospettato un profilo di carriera con tutte le possibilità e le difficoltà relative. Il tutto con un certo carattere di elasticità. Egli sa inoltre che, in linea di massima, dovrà, nei vari gradi, svolgere incarichi di comando di reparti di livello corrispondente. Ora il giovane può scegliere a ragion veduta ed in seguito metterà tutta la passione nel suo operare e trarrà la massima soddisfazione dal proprio lavoro, diventando col tempo un vero esperto nella propria branca.

Parallelamente l'organizzazione avrà cura di sensibilizzare i Comandanti del giovane sull'opportunità di fornirgli indirizzi utili all'attività da lui scelta e ricavare ulteriori elementi di giudizio sulle sue reali possibilità. Gli enti di formazione, a loro volta, dovranno prevedere e programmare contatti anche a distanza, attraverso i quali consigliare il giovane sugli studi da effettuare, prima dell'ammissione alla frequenza dei successivi corsi previsti nello sviluppo della carriera nella branca scelta. I vantaggi che deriverebbero all'organizzazione da una simile impostazione sono molteplici ed assai evidenti, direi intuitivi. Desidero porre l'accento solo sui più interessanti.

Alla frequenza dei vari corsi, annualmente programmati dallo SME, sarebbero inviati elementi idonei per caratteristiche e preparazione i quali seguirebbero gli studi con passione per poter poi mettere a frutto quanto imparato nelle attività corrispondenti alle quali certamente sarebbero successivamente assegnati. Tutto si svolgerebbe in un contesto logico e coerente e si eviterebbe la frequenza, da parte di Ufficiali, di numerosi corsi tra loro non legati da alcun rapporto di interdipendenza, o che non trovano poi adeguata e pagante applicazione pratica in seno all'organizzazione.

L'impiego del personale riceverebbe un validissimo ausilio dalla caratterizzazione professionale così data a ciascun Ufficiale. Sarebbero in conse-

guenza anche molto ridotti i casi di Ufficiali che hanno ricoperto nel corso della carriera numerosi incarichi in campi i più disparati con lunghi periodi di noviziato improduttivo.

Ma soprattutto il vantaggio principe sarebbe quello di carattere psicologico e morale: ogni ufficiale acquisirebbe una sensazione di sicurezza professionale. Tale sensazione di padronanza gioverebbe grandemente al suo senso di dignità e lo indurrebbe ancor più a svolgere il proprio lavoro entro i binari dell'estrema serietà e interesse.

CONCLUSIONI

Il problema del personale costituisce l'elemento di soluzione più importante per il buon assetto di qualsiasi organizzazione dal momento che l'uomo rimane il cardine di ogni sforzo umano organizzato.

La politica che ogni ente svolge nei confronti del proprio personale assume in conseguenza carattere di primaria importanza. Questo vale, in maniera assoluta, anche per l'Esercito, organizzazione che deve prevedere l'impiego degli uomini ai limiti delle loro possibilità di resistenza fisica, coraggio e spirito di sacrificio.

Limitando l'indagine al personale Ufficiali per quanto attiene ai problemi relativi alla loro preparazione professionale ed al rendimento nel lavoro, si può rilevare una sostanziale convergenza di interessi tra il singolo e l'organizzazione. Entrambi tendono alla realizzazione di una seria ed approfondita preparazione professionale dei Quadri. Le direttive lungo le quali deve svilupparsi la politica del personale debbono tener conto di tale favorevole dato di fatto, e giungere alla definizione dei vari profili di carriera e delle caratteristiche dei singoli, in modo da realizzare la migliore delle combinazioni con comune vantaggio. Al termine del periodo di studi presso l'Accademia e la Scuola di Applicazione, il giovane Ufficiale dovrà conoscere quali siano le sue doti, come possono essere meglio impiegate nell'ambito dell'organizzazione, quali profili di carriera gli siano consentiti, in modo da poter giungere ad una scelta responsabile e motivata del proprio avvenire. I vari profili di carriera dovranno comprendere, pur entro i limiti di una insopprimibile elasticità dovuta al continuo divenire della struttura, le reali possibilità di successo e le mete di carriera raggiungibili.

Successivamente, compito importantissimo dei Comandanti ai vari livelli sarà quello di seguire i dipendenti in funzione delle scelte da loro fatte e delle caratteristiche che via via verranno mettendo in luce, al fine di offrire loro indirizzi di guida, favorirne il miglioramento professionale ed acquisire nei loro confronti elementi di giudizio essenziali all'organizzazione per un appropriato impiego del personale.

Gli istituti di studio e formazione di ogni branca di attività dovranno mettere a punto un programma di sviluppo della preparazione professionale dei singoli, tale da poter costituire la guida delle loro attività di apprendimento sin dal momento della scelta fatta da ciascuno.

In questo modo l'Ufficiale si sentirà più seguito, e meglio inserito nell'organizzazione la quale a sua volta otterrà certamente risultati più apprezzabili ai fini della propria efficienza funzionale.

Tutto il complesso trarrà in conseguenza un vantaggio generale di ordine morale e psicologico, originato dalla stima dei più giovani nei con-confronti dei più anziani, che un tale sviluppo di carriera renderebbe certamente più ricchi di esperienza specifica, mentre verrà di molto ridotto il fenomeno negativo dei lunghi periodi di noviziato improduttivo. Infine, una politica così impostata consentirà all'organizzazione di disporre di Quadri preparati e competenti in età ancora giovane e quindi nel pieno delle energie e delle possibilità di rendimento, evitando perdite di tempo prezioso, spesso alla ricerca di una strada, e contribuirà contemporaneamente alla formazione della figura professionale e della personalità dell'Ufficiale in tempi di durata equivalente a quella prevista oggi nel campo di tutte le restanti attività umane.

GLI "U.F.O.„ ATTUALITA' E REALTA' DEL FENOMENO DEGLI OGGETTI VOLANTI NON IDENTIFICATI

S. Ten. a. Roberto Pinotti

PREMESSA

Agli inizi del 1972, i più diffusi ed autorevoli quotidiani italiani hanno riportato con un certo risalto un curioso episodio che si sarebbe verificato la notte del 22 dicembre 1971.

Un oggetto volante non identificato avrebbe infatti seguito per molte ore un automobile a bordo della quale due coniugi percorrevano la strada da Cadice a Granada, in Spagna. I due automobilisti, l'avv. A. Castillo e la moglie, hanno riferito che durante il viaggio una luce potente apparve improvvisamente dietro la loro auto e li seguì a distanza costante, scomparendo ogni volta che veniva incrociato un altro veicolo. « Vi sono stati momenti — ha precisato l'avvocato Castillo — in cui la nostra auto non riusciva a superare i 40 chilometri orari, nonostante la strada fosse diritta e piana. Inoltre la radio era disturbata da interferenze che rendevano impossibile l'ascolto. All'arrivo a Utrera la luce è scomparsa ed è riapparsa all'uscita da tale località. Dopo aver superato Osuna, ad una curva, abbiamo visto un oggetto lungo circa sette metri e largo due o tre e che sembrava sospeso in aria a fianco di un gruppo di alberi. Siamo passati a cinque metri di distanza dall'oggetto che aveva molti fari rotondi i quali proiettavano orizzontalmente una luce bianca intensissima »

Notizie come questa sono apparse abbastanza spesso sui giornali suscitando nel pubblico impressioni contrastanti comunemente, però, dominate da un comprensibile scetticismo di fondo. I giornali, infatti, « si fanno scrivere », come suol dirsi. D'altro canto, è anche un fatto che il fenomeno ha sovente interessato ambienti estremamente qualificati. E' doveroso ricordarlo

« Dobbiamo necessariamente escludere che il fenomeno di cui siamo testimoni possa essere stato il risultato di una allucinazione collettiva, dal momento che esso è stato registrato anche dagli strumenti della nostra base delle Isole Orcadi Australi. Le caratteristiche dell'oggetto e i suoi spostamenti ci permettono inoltre di affermare con sicurezza che non poteva trattarsi né di un pallone-sonda, né di un corpo celeste e nemmeno di un aereo ». Con queste parole il Tenente Daniel Perisse, comandante il distaccamento navale « Decepción », commentava il primo avvistamento di un oggetto volante non identificato in merito al quale fosse stato diramato appositamente un comunicato ufficiale da parte dell'autorità costituita, indipendentemente dalle eventuali pressioni dell'opinione pubblica. Il testo del documento in questione, diffuso dalla Segreteria della « Marina de Guerra » argentina, diceva: « Dal distaccamento navale "Decepción", nell'Antartide argentina, è stato osservato il giorno 3 luglio 1965, alle ore 19.40, un oggetto volante di forma lenticolare, dall'aspetto di un solido, e dal colore predominante rosso e verde, a tratti con toni gialli, azzurri, verdi, bianchi e arancione. E' stato registrato uno spostamento dell'oggeto in direzione generale est, con puntate verso ovest, ad una altezza di 45 gradi sull'orizzonte e a distanza approssimativa variante dai 10 ai 15 chilometri ·

Il documento, dopo aver precisato che durante l'osservazione non si erano registrati suoni o rumori di sorta e avere indicato le variazioni di velocità osservate negli spostamenti dell'oggetto, che a tratti si era fermato del tutto immobile nel cielo, concludeva specificando le eccellenti condizioni meteorologiche al momento dell'avvistamento. Anche il comandante di una vicina base cilena, quella di « Aguirre Cerda . confermava l'avvistamento nei minimi particolari, rilevando che il misterioso corpo aveva provocato delle interferenze nelle apparecchiature elettromagnetiche della base.

Quasi contemporaneamente, il Ministero della Difesa cileno rendeva noto che quello era il secondo avvistamento del genere in 18 giorni, e che le autorità di Santiago si mantenevano in continuo contatto radio con le basi antartiche cilene in vista di eventuali sviluppi della situazione.

Sei giorni dopo, il 9 luglio 1965, un grande oggetto cilindrico di colore bianco, che si spostava lentamente nel cielo ad una quota stimata tra gli 8 000 e i 10 000 metri, veniva osservato dagli abitanti delle Isole Azzorre. Tutti gli orologi elettrici dell'aeroporto dell'isola di Santa Maria, contemporaneamente al passaggio del corpo sconosciuto sulla verticale di questo, si fermavano di colpo. Successivamente, sia i servizi meteorologici portoghesi sia le unità da guerra britanniche, francesi e portoghesi che stavano allora compiendo una serie di rilevamenti scientifici al largo dell'arcipelago, comunicarono di non aver lanciato palloni, sonde o altro che potesse comunque essere all'origine dell'avvistamento del misterioso « sigaro volante

Ventitré giorni dopo, la sera del 1° agosto 1965, i radar della base aerea americana di Tinker, presso Oklahoma City, seguivano per circa due ore dopo il tramonto quattro corpi scuri sconosciuti che volavano ad altissima quota in formazione a diamante. Gli stessi oggetti, concordemente descritti da tutti gli osservatori come dei punti luminosissimi, venivano subito dopo

segnalati da almeno trenta persone per un raggio di circa 80 chilometri dalla base aerea.

Qualche giorno appresso, il 15 agosto, il personale di un'altra base aerea statunitense, quella della penisola di Keweenaw, nel Michigan, annunciava di aver stabilito un contatto radar con una decina di corpi volanti procedenti in formazione a « V ». Gli oggetti, provenienti da sud-ovest ed apparentemente diretti verso nord-nord-est, volavano, a quanto fu riferito, ad una quota variante fra i 1 560 e i 5 100 metri, e alla fantastica velocità di oltre 15 000 chilometri orari! La presenza dei misteriosi velivoli era segnalata anche dalle stazioni radar del Nord Dakota e del Minnesota e dalla base aerea canadese di Luther, le cui apparecchiature subivano inoltre, in concomitanza con l'avvicinarsi degli enigmatici ordigni, disturbi di origine elettronica. Un membro del personale della base di Keweenaw, infine, rendeva noto che altri sette oggetti volanti non identificati erano stati osservati nel cielo di Duluth e che alcuni aerei da caccia a reazione dell'United States Air Force avevano immediatamente ricevuto l'ordine di levarsi in volo per intercettarli. I misteriosi apparecchi erano però riusciti ad eludere la caccia con estrema facilità, distanziando rapidamente i pur velocissimi reattori dell'USAF.

Dopo due settimane, la sera del 19 agosto 1965, un ordigno volante di forma discoidale era avvistato dalla popolazione di Fermincourt, un villaggio dell'Eure-et-Loire a pochi chilometri dalla base aerea francese di Evreux. Fra gli osservatori si trovava anche un eminente esperto di astronautica, quel prof. Alexandre Ananoff cui fu, fra l'altro, attribuito, nel 1950, il premio internazionale di astronautica che l'anno dopo doveva andare a Von Braun.

« Non poteva trattarsi di un aereo », dichiarava Ananoff rendendo noto alla stampa di essere riuscito a scattare alcune foto del corpo sconosciuto. « In certi momenti assomigliava ad un disco, in altri ad un oggetto a forma di lente con le due estremità particolarmente luminose. All'inizio è rimasto per qualche istante nel cielo, quasi immobile, oscillando un poco soltanto sulla sua base. Poi si è mosso verso ovest e nei 35 minuti in cui ho potuto seguirlo col binocolo ha percorso una notevole distanza. La sua intensità luminosa », concludeva lo scienziato, « può essere stimata pari al doppio o al triplo di quella del pianeta Venere. Sulle sue dimensioni, invece, non posso pronunciarmi

A distanza di cinque mesi, dunque, la testimonianza di un famoso uomo di scienza dava ulteriore credito alle clamorose dichiarazioni di due piloti di linea giapponesi che, appunto il 19 marzo 1965, avevano segnalato la presenza di un ordigno volante dalle analoghe caratteristiche durante normali voli fra Hiroshima e Osaka.

Il primo a notare l'oggetto era stato Yoshaki Inaba, uno dei più stimati piloti della TOA. Poco dopo le 19, il « Convair-240 » di Inaba, sigla JA5118, stava sorvolando Himeji, presso Osaka, con 40 passeggeri a bordo. « A un tratto — narrò poi l'aviatore — comparve in cielo un corpo misterioso di forma ellittica, che emetteva una forte luce verdastra... L'ordigno si è messo nella nostra scia, dando la chiara impressione di seguirci. Poi si è fermato. Dopo tre minuti, però, raggiunto nuovamente il "Convair", si pose all'altezza dell'ala sinistra del nostro aereo — continua il resoconto del pilota della TOA — e ci ha seguito per circa novanta chilometri... ». Nel frattempo il secondo pilota, Tetsu Umashima, constatava che la radio di bordo non era più in grado di funzionare, come pure l'apparecchio per la ricerca automatica di rotta. Qualche minuto dopo, comunque, l'oggetto descrisse un'ampia curva nel cielo allontanandosi dal « Convair », e in capo a pochi istanti la radio tornava a funzionare. Umashima, anzi, captava i concitati appelli di Joji Negishi, pilota di un « Apache » — sigla JA3231 — delle linee aeree di Tokio, che segnalava con voce allarmatissima di essere inseguito da un grande oggetto luminoso mentre volava su Matsuyama. L'oggetto misterioso, dunque, stava tallonando un secondo aereo di linea.

« In tanti anni e in tanti viaggi — sono le parole di Inaba, che ha al suo attivo oltre 8 600 ore di volo — non mi era mai capitato di vedere nulla di simile! ».

STORIA DEL FENOMENO - IPOTESI

Gli eventi — uno recente e gli altri nel 1965 — che abbiamo appena ricordato sono stati scelti del tutto a caso fra i tanti verificatisi nel corso degli ultimi anni, con lo scopo di offrire una breve panoramica introduttiva in grado di dare un'idea della frequenza, della diffusione e dei caratteri ricorrenti di un fenomeno che da ormai 25 anni continua a manifestarsi in tutta la sua inquietante attualità, in ondate successive.

Com'è noto, il 24 giugno 1947 un pilota americano, Kenneth Arnold, avvistò in prossimità del Monte Rainier (Stato di Washington) una formazione di misteriosi oggetti volanti. Da quel giorno, la stampa di tutto il mondo ha preso ad occuparsi frequentemente dello sconcertante fenomeno.

Denominati « flying saucers » (= piattini volanti) nei Paesi anglo-sassoni, « soucoupes volantes » in Francia, « fliegende untertassen » in Germania », « platillos volantes » in Spagna e nell'America Latina, « discos voadores » in Portogallo e Brasile, « lyetayusciye taryelki » in URSS, « soratobu enban » in Giappone e « dischi volanti » in Italia, questi fantomatici oggetti continuano, ad un quarto di secolo di distanza dalla loro prima apparizione di rilievo, ad essere segnalati nei cieli di tutti i continenti, a dispetto di qualsiasi semplicistica spiegazione o smentita.

Discoidali in genere, sì, ma anche sferoidali, cilindrici, a forma di campana, di piatto, di trottola, di anello, di sigaro, di uncino; più di simili de-

finizioni popolari ad essi meglio si addice l'ormai ben nota denominazione anglo-sassone « Unidentified Flying Objects » o, in sigla, U.F.O., e cioè, letteralmente, « oggetti volanti non indentificati ». Una sigla che è stata tradotta nell'equivalente spagnolo (OVNI, da « Objetos Volantes No Identificados »), portoghese (OANI, da « Objetos Aèros Nao Identificados »), russo (NLO, da « Neopoznannye Lyetayusciye Obyekti ») e perfino cinese (foneticamente « Lai-li Pu-ming-ti Fei-hsing Wu-t'i »); ma che è ormai entrata nell'uso corrente, superando ogni barriera linguistica.

Direttamente derivato da « U.F.O », si è così pure imposto il termine « ufologo », traduzione della ormai accettata forma inglese « ufologist ».

Dal 1947 ad oggi, com'è noto, i vari organi di informazione hanno segnalato, in varie « ondate » o « flaps », decine di migliaia di avvistamenti ed oltre un migliaio di atterraggi documentati dei misteriosi oggetti. Negli USA l'United States Air Force, l'Aeronautica militare americana, ha studiato il fenomeno fin dal 1947, attraverso gli appositi « Project Sign » e e « Project Grudge », quindi seguiti dal « Project Blue Book » entrato in funzione nel 1951, che ha cessato di funzionare nel 1970. Se dagli USA ci rivolgiamo altrove, il quadro non è diverso. In tutti quei Paesi che si sono più o meno ufficialmente occupati del problema degli U.F.O., la competenza a trattare la questione è invariabilmente esclusiva dei vari enti militari, con tutte le logiche conseguenze di riserbo e di segretezza del caso. E' comunque in genere l'Aeronautica militare che viene preposta allo studio del fenomeno. Così la « Royal Air Force » in Inghilterra, la « Força Aérea Brasileira » in Brasile, la « Royal Australian Air Force » in Australia, facenti capo ai rispettivi Ministeri della Difesa. In Argentina è invece la « Marina de Guerra » ad occuparsi della questione, mentre in Svezia la materia è di competenza dell'Istituto di Ricerca della Difesa nazionale. In Canada, dove fin dal 1950 il Ministero dei trasporti e dell'Aviazione civile aveva costituito il « Project Magnet », il Ministero della Difesa nazionale dette vita, nel 1952, al « Project Second Storey », funzionante fino a tutto il 1953. Dal 1968 è però il Consiglio nazionale delle ricerche che si occupa del fenomeno. In URSS, quantunque la stampa sovietica avesse dato nel 1967 ampio risalto alla costituzione di un analogo organismo presieduto dal Generale d'aviazione Anatoli Stolyarov, non risulta operi, in concreto, al momento attuale, un Ente del genere. In Francia, nonostante la costituzione di una commissione d'inchiesta sia stata clamorosamente richiesta in sede competente, non esiste invece niente di simile. La Grecia, al contrario, studia ufficialmente il fenomeno. Venendo infine al nostro Paese, « per quanto riguarda le notizie in possesso della nostra Aeronautica militare, esse si limitano alle testimonianze di alcuni ufficiali dell'Aeronautica che avrebbero visto, in occasioni diverse, questi oggetti anormali passare rapidamente nel cielo del litorale tirrenico », riferisce testualmente un comunicato ufficiale, rilasciato nell'ottobre del 1954, del Ministero della Difesa Aeronautica. Sembra dunque

che testimonianze relative al fenomeno siano state a suo tempo raccolte ed archiviate dall'Aeronautica Militare Italiana.

L'interesse chiaramente dimostrato dagli ambienti militari dei vari Paesi per la questione è d'altronde pienamente giustificato; gli U.F.O., infatti, questi ordigni volanti dalle caratteristiche eccezionali, lasciano apparentemente intravedere una tecnica aeronautica del tutto nuova, potenzialmente suscettibile di sviluppi ed applicazioni rivoluzionarie nel campo della difesa.

Sorprendenti effetti di natura elettromagnetica sono infatti stati registrati contemporaneamente al passaggio di U.F.O., sovente accompagnati dalla caduta di una misteriosa sostanza volatile e filiforme, nota come « Angel hair » nei Paesi di lingua inglese e ribattezzata « bambagia » in Italia, da alcuni ritenuta un prodotto del misterioso « campo di forza » che circonderebbe i misteriosi ordigni. Le varie teorie sulla propulsione degli U.F.O., comunque, fra cui va ricordata quella avanzata in Francia dal tenente Plantier, sembrano giustificare la validità degli studi compiuti dal francese Aimé Michel.

E' a questo ricercatore che si deve la scoperta dell'apparente spostamento degli U.F.O. secondo linee rette. La « ortotenia » micheliana, in effetti, ha stimolato non poco l'interesse della scienza per l'argomento.

Al problema della propulsione degli U.F.O. si affianca quello delle « ondate » delle misteriose apparizioni, in cui qualcuno ha creduto di vedere un preciso e sistematico intento di ricognizione e di controllo di determinate aree continentali.

Dal 1947 al 1952 il fenomeno fu limitato ai soli USA. Nel 1952, in cui si registrò la più alta frequenza delle segnalazioni negli Stati Uniti, le apparizioni cominciarono ad interessare anche il continente europeo. Nel 1954 si ebbe una nuova ondata di avvistamenti che, dapprima a carattere globale (USA, Sud-America, Europa), si concentrò poi nella regione francese. Nel 1955-56 il fenomeno interessò nuovamente gli USA. Nel 1957 l'intero continente americano si trovò al centro delle apparizioni. Nel 1959, invece, le segnalazioni vennero in particolare dall'Australia e dall'Oceania. Nel 1962 il fenomeno interessò nuovamente il Sud-America. Nel 1965, in USA, ove le segnalazioni si erano uniformemente succedute dal 1958 in poi, gli U.F.O. tornarono in scena in grande stile. Il 1966 e il 1967 registrarono una frequenza elavatissima delle misteriose apparizioni negli Stati Uniti, mentre le ondate del 1965-1966 avevano interessato l'Europa, l'Asia (Giappone in particolare), l'Africa e l'Australia. Nel 1967 si ebbero pure, da parte sovietica, le prime, clamorose conferme di segnalazioni analoghe effettuate in URSS e nei Paesi d'oltre-cortina. Nel 1968-69 le apparizioni si sono concentrate in Sud-America. Dal 1970 in poi gli avvistamenti si sono distribuiti irregolarmente e sporadicamente in tutti i continenti. Ciò ha contri-

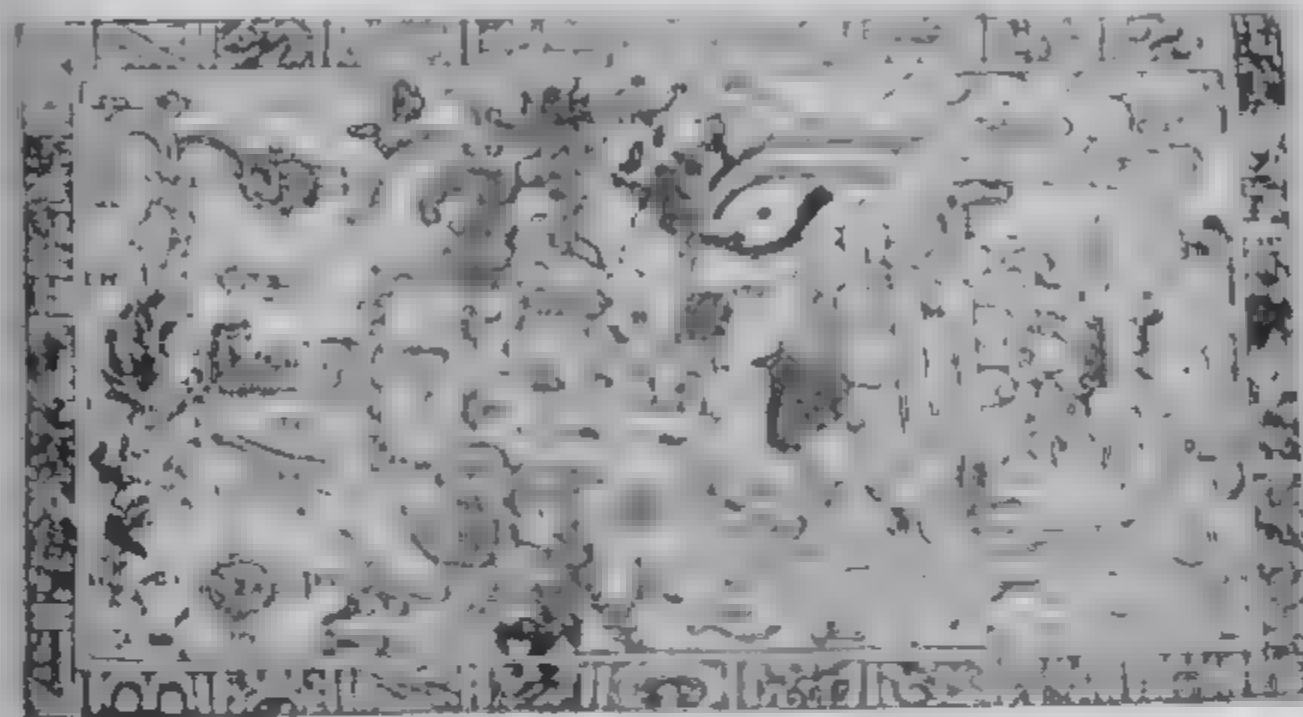
buito a far credere che il fenomeno si sia esaurito; ma non è così. Basta documentarsi a riguardo.

Volendo poi osservare certe particolarità tipiche delle varie « ondate », ricorderemo come nel 1947 siano stati prevalentemente osservati oggetti di forma discoidale, mentre gli ordigni tubolari noti come « sigari volanti » furono segnalati dal 1950 in poi. Dal 1960 i casi di presunti atterraggi sono andati aumentando di numero, mentre dal 1964 in poi si sono invece intensificate le evoluzioni a bassa quota dei misteriosi velivoli.

Un'alta percentuale delle segnalazioni di U.F.O. può e deve, naturalmente, riportarsi a fenomeni ottici di rifrazione o dovuti alla particolare ionizzazione dell'atmosfera, a palloni sonda meteorologici, a corpi celesti, a satelliti artificiali, a fulmini globulari, ad allucinazioni collettive e a fenomeni dovuti all'isterismo di massa; ma le fin troppe spiegazioni di tipo convenzionale non riescono, d'altro canto, a fornirci una spiegazione valida e convincente di tutta l'imponente casistica raccolta a tutt'oggi. Come valutare, dunque, questo fenomeno che continua, nonostante tutto, a resistere ai chiarimenti ufficiali delle autorità competenti e allo scetticismo del grande pubblico?

Le sue precise e caratteristiche modalità di manifestazione non possono certo farci escludere che ci si trovi di fronte ad ordigni guidati da intelligenze coscienti. Troppo spesso, infatti, gli U.F.O. hanno inequivocabilmente mostrato di possedere un controllo intelligente, eludendo abilmente la caccia degli aerei militari che, nei cieli di tutto il mondo, li hanno sovente intercettati. Segnalati spesso dal radar, più volte direttamente avvistati da osservatori qualificati, militari e civili, i misteriosi ordigni hanno dimostrato di possedere caratteristiche che trascendono nel modo più assoluto le leggi dell'aerodinamica. Presenti nei cieli di tutti i Paesi, nella possibilità di spostarsi a quote ed accelerazioni proibitive per i nostri apparecchi più moderni e perfezionati, in grado di interferire nelle comunicazioni e nel funzionamento degli apparecchi elettrici in genere forse in virtù della loro stessa misteriosa energia motrice, apparentemente legata all'elettromagnetismo, i « dischi volanti » assicurerebbero alla Potenza che li costruisse, una volta armati, il virtuale dominio del mondo. Il fatto che oggi, ad un quarto di secolo dalla loro comparsa ufficiale, i blocchi contrapposti in cui il mondo è diviso si trovino ancora l'uno di fronte all'altro dovrebbe dunque costituire una logica e valida argomentazione per confutare l'ormai logora teoria di quanti, ostinatamente, sostengono tuttora la provenienza terrestre di questi oggetti, da loro ritenuti armi segrete di una grande Potenza derivati da prototipi realizzati nella Germania nazista durante l'ultima fase del secondo conflitto mondiale.

Effettivamente, oggetti dalle caratteristiche analoghe a quelle degli odierni « dischi volanti » furono più volte avvistati dai piloti alleati, tedeschi e giapponesi, dal 1944 al 1945, in Europa e in Estremo Oriente; gli

anglo-americani li battezzarono « foofighters », ovvero « caccia infuocati » (« foo » è la corruzione in slang del francese « feu », fuoco). In realtà, dunque, il fenomeno U.F.O. è anteriore al 1947; e di esso, anzi, potrebbero trovarsi delle tracce evidenti anche nell'800, nel Rinascimento e perfino nel Medio Evo. Gli stessi latini, poi, come ci confermano diversi autori classici da Plinio e Seneca fino a Giulio Ossequente, menzionano le apparizioni di

L'astronauta di Palenque

La divinità celeste raffigurata su questa pietra tombale scoperta nel « Tempio delle Iscrizioni » della città maya di Palenque è rappresentata sul suo « carro di fuoco »: come non scorgere in tale stilizzazione una sia pure ingenua rappresentazione di una macchina volante con i suoi comandi, il suo motore, i suoi apparati e l'abitacolo per il pilota? Quest'ultimo sembra manovrare delle leve, mentre un inalatore gli penetra nel naso ed un getto di fuoco fuoriesce dalla parte posteriore del « carro celeste ». Nella parte anteriore di questo si possono identificare delle prese d'aria, tipiche degli odierni velivoli a reazione, ed il fatto che la capigliatura del dio maya fluttui apparentemente verso l'alto ricorda fin troppo gli effetti dell'imponderabilità. L'« astronauta di Palenque », vero rompicapo dell'archeologia moderna è forse la raffigurazione di un personaggio extraterrestre poi divinizzato? E allora? da dove provengono questi misteriosi velivoli?

clypei ardentes (« scudi infuocati ») nei cieli dell'antichità; descrizioni che ritroviamo nei testi sanscriti relativamente ai mitici « carri di fuoco » degli indo-ariani, i « vimana ». Per non parlare dell'enigmatico « astronauta di Palenque » (vedi *figura*).

Com'è noto, gli U.F.O. sono stati visti e fotografati a quote orbitali e nello spazio anche dagli astronauti. Mentre nessuna documentazione foto-

grafica è stata rilasciata dai sovietici relativamente a corpi misteriosi segnalati dai loro cosmonauti, la NASA ha invece rilasciato delle sconcertanti testimonianze fotografiche e filmate; dall'ordigno osservato da Carpenter all'oggetto discoidale filmato da Mc Divitt e ai due ordigni che, procedendo appaiati, seguirono il volo della « Gemini » di Borman e Lovell.

Com'è noto, né la scienza né la religione escludono l'eventualità che altri pianeti, nell'immensità dell'universo, possano essere abitati da esseri intelligenti. L'ipotesi che la Terra sia da tempo sotto l'osservazione di creature extra-terrestri non può e non deve perciò essere scartata. Specialmente adesso che l'astronomia ha determinato con certezza la presenza di pianeti orbitanti intorno alle stelle più vicine al nostro Sole

Nel generale clima di crisi di valori proprio della nostra epoca, dunque, l'enigma degli U.F.O., con tutti i suoi possibili sviluppi, può ben costituire per l'umanità una chiave per il futuro. Ma quale futuro?

Se veramente i così detti « dischi volanti » sono apparecchi provenienti da altre stelle, frutto di civiltà extrasolari che sono state in grado di raggiungere, forse stabilendovi delle basi di appoggio, il nostro sistema planetario, come dovremmo interpretare la loro presenza nei nostri cieli?

Evidentemente, se questi intrusi provenienti da altrove ci fossero ostili, già da tempo la storia umana avrebbe preso un corso ben diverso dall'attuale. E' dunque sperabile, in base a questa semplice constatazione, un atteggiamento di serena e paterna comprensione, da parte di questa ipotetica specie allogena, per quanti, come noi, solo adesso si stanno affacciando sulle soglie dell'infinito.

Ma perché mai — si potrebbe obiettare — questi presunti extraterrestri non sono allora ancora entrati ufficialmente in contatto con noi?

In effetti, si è detto, nelle loro vene di esploratori cosmici dovrebbe scorrere il sangue di un Cristoforo Colombo; ma, di grazia, quali vene e quale sangue? Potrebbe anche darsi che tali esseri siano così diversi da noi da non potersi permettere un contatto con noi; oppure tanto diversi da un punto di vista psicologico da non ritenere interessante per loro tale contatto. Noi stessi, forse, non ignoriamo del tutto le pur organizzatissime civiltà degli insetti sociali, quali le api e le formiche?

Ciò che resta semmai da chiedersi è quale sarebbe la reazione dell'umanità ad un eventuale, improvviso contatto (che poi sarebbe anche un diretto confronto) con una cultura extraterrestre. Secondo Carl Gustav Jung, il famoso caposcuola della psicanalisi post-freudiana, una simile presa di contatto si dimostrerebbe in ogni caso psicologicamente e sociologicamente disastrosa per noi che — in quanto civiltà di fatto inferiore — subiremmo necessariamente ed inevitabilmente un vero e proprio trauma culturale. Ecco perché — qualora questi ipotetici visitatori intendessero rispettare la nostra civiltà — un contatto ufficiale, almeno per il momento, ci sarebbe negato.

Portando alle estreme conseguenze il coerente discorso di Jung, tale ipotesi ci potrebbe spiegare perché gli occupanti dei misteriosi apparecchi sembrano limitarsi a semplici azioni di ricognizione sistematica del nostro pianeta; e potrebbe pure spiegarci le ragioni del compartamento dei vari Governi di fronte alla questione. Sia gli Stati Uniti che l'URSS, infatti, pur in evidente contrasto con l'opinione pubblica dei rispettivi Paesi, hanno recentemente escluso l'origine extraterrestre degli U.F.O., non mancando di rilevare come una tale prospettiva potrebbe solo originare nelle masse una pericolosa atmosfera di allarme e di psicosi. Si ha dunque timore di gettare la massa, nel suo insieme impreparata ad una simile rivelazione, nel panico e nel cieco terrore dell'ignoto per le imprevedibili conseguenze politiche che ne deriverebbero?

Potrebbe anche darsi. A conferma di ciò si può ricordare come, in effetti, una decisione relativa a tale eventualità sia già stata ufficialmente presa. Gli eventuali messaggi di esseri extraterrestri saranno tenuti nascosti al mondo: solo dopo che gli scienziati e i governanti delle principali Potenze avranno avuto modo di studiare a fondo le conseguenze sociali dell'esistenza di altre civiltà, la notizia sarà resa nota all'opinione pubblica. Lo ha deciso senza mezzi termini, il 21 agosto 1970, il Congresso dell'Unione Internazionale di Astronomia di Brighton su proposta dello scopritore delle « pulsar », il prof. Anthony Hewish. Per gli uomini del XX secolo, dunque, gli eventuali extraterrestri devono aspettare.

Non siamo ancora pronti, per nostra stessa ammissione

Ma numerosi scienziati non hanno esitato a prendere posizione a favore di uno studio del problema che nulla nasconda al mondo.

« La gente — era il parere di Einstein — ha indubbiamente visto qualcosa ». Ma che cosa?

« Quanto ho visto — sono le parole di Clyde W. Tombaugh, l'astronomo americano che ha scoperto il pianeta Plutone — non può assolutamente spiegarsi... Sarebbe del tutto antiscientifico escludere la possibilità che altre specie intelligenti popolino l'Universo... ». Oltre cortina, ci conferma l'astronomo sovietico Felix Zhigel, « questi oggetti volanti sono stati costantemente osservati dagli scienziati dell'Osservatorio Centrale Aerologico di Mosca, e in considerazione anche dei ripetuti avvistamenti da parte americana, indiana e giapponese negli ultimi venti anni, non rimane alcun dubbio circa la loro esistenza ».

« Non ho mai visto un disco volante, né ho mai osservato alcun fatto evidente che possa realmente convincermi dell'esistenza dei dischi volanti — ha affermato Von Braun — non posso e non voglio dire che non esistano... ». Più di lui, il suo maestro Herman Oberth, lo scienziato missilistico tedesco, comunemente ritenuto « il padre dell'astronautica », ha dichiarato: « Sono convinto che esseri extraterrestri ci abbiano visitato per millenni in quelli che oggi noi chiamiamo dischi volanti... ». Gli fa eco Carl Gu-

stav Jung, che abbiamo già menzionato: « E' mia opinione che i dischi volanti siano vere apparizioni materiali provenienti probabilmente dagli spazi che erano già visibili, forse da lungo tempo, agli abitanti della Terra, ma che per il resto non hanno rapporti di sorta col nostro mondo...

Purtroppo, però, come ha acutamente rilevato il prof. Robert Hall, docente di sociologia all'Università dell'Illinois, « le pressioni esercitate dal conformismo dei circoli accademici e il timore del ridicolo hanno rallentato lo studio del fenomeno ... ».

Non dobbiamo dunque sorprenderci se, nel gennaio di quello stesso anno 1969 che ha visto lo sbarco dell'Uomo sulla Luna, si è conclusa come sappiamo l'indagine sugli U.F.O. che l'USAF (l'Aeronautica Militare degli USA) aveva affidato il 7 ottobre 1966 agli scienziati dell'Università del Colorado guidati dal fisico Edward Condon. Il rapporto conclusivo di questa équipe finanziata dall'USAF, com'è noto, ha escluso – pur senza negare la validità del problema – l'esistenza di prove scientifiche atte a fare ritenere gli U.F.O. astronavi extraterrestri. Circa settecento casi archiviati dall'USAF come « non identificati » sono rimasti per la Commissione Condon senza spiegazione, comunque. Neanche Condon e i suoi collaboratori, infatti, a dispetto delle loro stesse conclusioni, sono riusciti a fare luce su numerosi casi presi in esame. Come ha rilevato l'autorevole « Time », nessuno è riuscito, ad esempio, a spiegare il puntino luminoso segnalato dal radar che raggiunse e sorpassò un aereo di linea « Braniff » mentre scendeva sull'aeroporto di Colorado Springs nel maggio del 1967. Dice anzi il rapporto: « Questo deve restare uno dei più enigmatici casi finora archiviati, e nessuna conclusione è attualmente possibile ».

Nonostante gli accurati esami, ammette il Rapporto, l'équipe della Colorado University non ha potuto spiegare in modo soddisfacente né le foto di « dischi » scattate dall'interno di un camion da un addetto alla viabilità californiano nel 1965 né quelle scattate nel 1950 da un contadino di Mc Minnville (Oregon). Gli scienziati sono rimasti particolarmente colpiti dall'analisi delle foto di Mc Minnville in cui, precisa il Rapporto, « ogni fattore analizzato sembra essere coerente con l'affermazione che un oggetto straordinario attraversò il cielo in presenza di due testimoni... ».

Non dobbiamo dunque meravigliarci se le conclusioni del « Rapporto Condon » hanno a suo tempo suscitato un'andata di polemiche nell'opinione pubblica come negli ambienti scientifici. La stessa équipe dell'Università del Colorado, d'altronde, si era già scissa quando, poco prima della pubblicazione del Rapporto, un gruppo di collaboratori di Condon, dissentendo dalle sue conclusioni, era clamorosamente uscito dalla Commissione per preparare un « contro-rapporto » in polemica con gli ex-colleghi, quello spietato e demolitore atto d'accusa contro l'operato di Condon che è il volume « Ufos? Yes! ».

Come ebbe a dichiarare nel 1965 Gerald Ford, allora capo della minoranza repubblicana alla Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti, « il popolo americano è allarmato da queste continue apparizioni, e in tutti questi anni l'USAF non è giunta a nessuna conclusione che possa dissipare questo pericolosissimo stato d'animo... ».

Le conclusioni della Commissione Condon, per tanti aspetti in stridente contrasto con numerosi dati contenuti nello stesso Rapporto, avevano dunque esclusivamente lo scopo psicologico e politico di tranquillizzare l'opinione pubblica americana?

Molto probabilmente è così. Questo, però, non risolve il problema. Ritenendosi in diritto di saperne di più e in dovere di chiarire la questione, privati cittadini hanno così costituito da tempo in tutto il mondo dei centri civili di studio. L'attività svolta da questi sconosciuti ma entusiasti ricercatori non ha fini di lucro; le somme versate annualmente dagli aderenti sono impiegate per approfondire la conoscenza della materia ed eventualmente divulgare i risultati delle inchieste e delle analisi attraverso un organo di stampa. Oltre ad una pubblicazione ufficiale, i centri privati più efficienti possiedono classificatori, schedari, un ufficio stampa, apparecchiature scientifiche, locali attrezzati, una biblioteca privata, un archivio fotografico e talvolta cinematografico e una sezione ricerche composta da una rete di osservatori volontari specializzati nella periodica e sistematica osservazione della volta celeste, che di solito si vale della consulenza di esperti esterni. Un simile apparato è necessariamente giustificato dall'intento di sfrondare il fenomeno dalle sue fin troppe frange mitiche e sensazionalistiche dovute all'operato incontrollato di numerosi imbroglioni, mitomani ed esaltati in cerca di pubblicità. Sconfessare apertamente le non poche mistificazioni e le frequenti distorsioni che il problema, per sua natura tanto controverso, inevitabilmente comporta, è il preciso dovere di ogni seria organizzazione di studio. Ciò consentirà di agire sui soli dati attendibili e documentati, che non mancano e che occorre dunque fare presenti all'opinione pubblica.

LA SITUAZIONE IN ITALIA

Questi principi hanno tenuto a battesimo, in Italia, il CUN, il Centro Unico Nazionale per lo studio del fenomeno U.F.O., in contatto con i più validi organismi all'estero e con i più qualificati ricercatori stranieri. Il CUN pubblica una rassegna bimestrale a carattere scientifico, « Notiziario U.F.O. », ed ha oggi sette anni di vita. Il 24 e 25 giugno 1967, nel ventennale del primo avvistamento di Kenneth Arnold, il CUN ha tenuto a Riccione un Congresso che dibatté i molteplici aspetti del fenomeno con estrema serietà tecnico-scientifica e documentaria. Contemporaneamente la

RAI - TV mandava in onda l'eccellente servizio televisivo di Gianni Bisiach «I dischi volanti».

Nel nostro Paese, com'è noto, gli U.F.O. sono stati segnalati a più riprese. Se la memoria non ci inganna, il primo avvistamento seriamente documentato in Italia risale al 10 maggio 1950, quando il Tenente Luigi Donini, dal treno che correva verso San Giovanni Valdarno, scorse una luce in cielo, che assunse la forma di un disco inclinato e quindi di un globo fiammeggiante che volava a velocità vertiginosa. Ma, come si ricorderà, le segnalazioni più clamorose sono del 1954.

Verso la fine di quell'anno la stampa italiana dette inizio ad una serie di inchieste sugli enigmatici eventi che poco prima avevano interessato la Penisola. Nell'ottobre del 1954, infatti, U.F.O., isolati o in formazione, erano stati segnalati in Lombardia, Emilia, Toscana, sul litorale di Roma, a Trieste, ad Ancona, nel Salernitano.

Noti giornalisti avevano interrogato uno ad uno quanti sostenevano di avere visto i fantomatici oggetti, controllando meticolosamente i passaggi degli aerei di linea, degli apparecchi militari e così pure i lanci dei palloni sonda effettuati in quel periodo da scienziati italo - britannici. L'indagine era stata estesa al resto dell'Europa al fine di stabilire con esattezza le zone, i tempi, i modi, le descrizioni delle misteriose apparizioni. Si accertò così, ad esempio, che il 25 ottobre si era verificata nei cieli italiani una vera e propria comparsa in massa degli U.F.O. Come rotta avevano scelto la riviera adriatica; alle 6.05 erano su San Benedetto del Tronto, alle 6.15 su Fano, alle 6.20 su Forlimpopoli. Dalla cittadina romagnola i «dischi» si erano diretti verso Trieste, dove furono avvistati alle 6.28. Il giorno dopo i giornali viennesi pubblicarono che fra le 6.40 e le 6.45 un oggetto luminoso era stato segnalato sulla capitale austriaca. Poco dopo l'intruso faceva la sua comparsa su Budapest, e di lì a poco su Belgrado. Le descrizioni coincidevano ovunque. Il velocissimo ordigno, procedendo con velocità variabile (nel tratto San Benedetto del Tronto - Fano era stata di 720 chilometri orari, tra Fano e Forlimpopoli di 984, tra Forlimpopoli e Trieste di 1560, tra Trieste e Vienna di 1720 ecc.), aveva insomma attraversato indisturbato lo spazio aereo italiano, austriaco, ungherese e jugoslavo e la cosiddetta «cortina di ferro» dimostrando apparentemente un controllo intelligente e la più completa noncuranza per i sistemi difensivi dei due blocchi, allora in piena «guerra fredda».

La raccolta di nuovi dati rivelò che i «dischi» avevano fatto le loro prime apparizioni in settembre. Il 17 di quel mese un U.F.O. era apparso ad un gruppo di osservatori altamente qualificati ed assolutamente insospettabili, fra cui l'ing. Luigi Nardi, direttore di una nota ditta di costruzioni aeronautiche, ed un gruppo di tecnici. Con loro si trovava anche il giornalista Maner Lualdi, pilota ed esperto di aerei. Erano tutti all'aeroporto Forlanini per un collaudo. Il cielo notturno era sgombro di nuvole e di foschia.

I testimoni raccontarono che improvvisamente apparve loro un oggetto volante che «si presentava alla vista con un angolo di circa 30 gradi. Il che significava che era piuttosto basso sull'orizzonte. Il suo colore era rosso ciliegia, lo stesso che presenterebbe un massello di ferro riscaldato a 700 gradi». L'oggetto si portò molto vicino agli osservatori. Quindi si levò rapidamente in cielo fino a raggiungere un angolo di 60 gradi e infine si fermò di colpo. Era composto da «due masse circolari, probabilmente sferiche o almeno lenticolari, congiunte da un cilindro a sezione tronco - conica leggermente più luminoso, nel colore, delle due sfere». La macchina, che altro non poteva essere, eseguì alcune complicate evoluzioni «senza alcun nesso logico o intuibile», per scomparire subito dopo ad una velocità di almeno 2000 chilometri orari.

Si pensò ad apparecchi segreti americani, inglesi o sovietici in grado di rivoluzionare la tecnologia aeronautica e l'equilibrio militare dei due blocchi. «Fausto», confidò allarmato l'ing. Nardi ad un amico, il generale Fabbri dell'Aeronautica Militare Italiana «ci troviamo di fronte a qualcosa di sconvolgente. Chi costruisce quegli apparecchi è in grado di imporre il suo incontrastato dominio al mondo». Nulla del genere, però, doveva poi verificarsi.

Ma intanto le apparizioni continuavano. Il 28 ottobre doveva infatti accadere qualcosa che avrebbe autorevolmente confermato la presenza degli U.F.O. nei cieli italiani. Nel primo pomeriggio di quel giorno intere squadriglie di «dischi volanti» e grandi oggetti cilindrici di maggiori dimensioni (poi battezzati «sigari volanti») sorvolarono a più riprese la Toscana e in particolare Firenze, ove la partita di calcio Fiorentina - Pistoiese fu anzi addirittura interrotta a causa della comparsa dei misteriosi apparecchi, poco prima segnalati a Prato. Stava accadendo esattamente quello che, rispettivamente il 17 e il 27 ottobre del 1952, si era verificato in Francia sui centri di Oloron e Gaillac: grandi apparecchi tubolari aventi, in apparenza, la funzione di «navi - madri» o «portaerei», immettevano nell'atmosfera terrestre i più piccoli «dischi» propriamente detti, fuoriusciti dal loro interno nel giro di pochi istanti. E come era già avvenuto due anni prima in Francia, subito dopo cadde dal cielo una pioggia di misteriosi filamenti biancastri. Vennero raccolti a Pistoia, a Siena, a San Marcello Pistoiese, a Lizzano, a Peretola, a San Mauro, a Signa, a Pontassieve, a Ponte a Ema. I fiocchi, simili a sfilacci di lana, diventavano rapidamente gelatinosi e si dissolvevano. Ma uno studente di chimica, Alfredo Jacopozzi, ne pose uno in un tubo di vetro sterilizzato e lo sottopose al prof. Giovanni Canneri, direttore dell'Istituto di Chimica analitica dell'Università di Firenze. Il risultato dell'analisi microscopica e spettrografica della sostanza, realizzata con la collaborazione del prof. Danilo Cozzi, è che «si tratta di una materia a struttura fibrosa con notevole resistenza meccanica alla trazione e alla torsione. Sottoposta a riscaldamento, imbrunisce lasciando un residuo fusibile e traspa-

rente. Il residuo fusibile mostra spettrograficamente di possedere prevalentemente: boro, silicio, calcio e magnesio. In linea puramente ipotetica, la sostanza esaminata nella scala microchimica potrebbe essere un vetro borosilicico ». Si trattava, comunque, di qualcosa che non poteva avere un'origine meteorologica, ovvero animale o vegetale; qualcosa che, semmai, faceva più pensare ad un materiale prodottosi in conseguenza di cause artificiali. Forse dei residui generati dal sistema di propulsione degli U.F.O.?

Il fenomeno, comunque, si ripeté un mese dopo nel Mantovano e nei pressi di Gela. Anche le popolazioni della riviera romagnolo-marchigiana furono testimoni di uno spettacolo analogo.

Le segnalazioni, nel nostro Paese, continuano peraltro a tutt'oggi. E su di esse, visto che in Italia non risulta operare un ente ufficialmente preposto allo studio del fenomeno dalle Autorità, indaga il CUN. Fra i casi più recenti e significativi che esso ha avuto modo di affrontare ricorderemo qui un'apparizione del settembre del 1966 sul Gargano, corredata da una eccezionale documentazione fotografica a colori che costituisce una ulteriore, evidente conferma dei fatti italiani del 1954 e francesi del 1952; e l'atterraggio presso Fornacette (Pontedera), anch'esso nel 1966, in cui le meticolose indagini sul posto comprovarono la effettiva presenza di un U.F.O. al suolo in tale località.

Episodi del genere hanno naturalmente interessato più volte le Autorità militari, nel quadro della difesa nazionale. La questione, peraltro, non rientra esplicitamente nelle competenze (e nel bilancio) del Ministero della Difesa.

L'opinione pubblica italiana dovrebbe sapere che l'Autorità costituita si occupa del proclama; ciò eviterebbe (e quanto meno ridimensionerebbe) certi ridicoli e ciarlataneschi atteggiamenti di sedicenti « emissari extraterrestri » nostrani i quali, gettando il ridicolo su tutto il problema, hanno trasformato la questione in un vero e proprio culto millenaristico dalle tinte apocalittiche che non pochi hanno ingenuamente accettato in uno slancio di entusiasmo e semplicità che non ha bisogno di alcuna prova per talune affermazioni. I pretesi « contatti » con gli angelici occupanti extraterreni degli U.F.O. che questi esaltati in cerca di pubblicità affermano di avere mediante percezione extrasensoriale nulla hanno a che fare con la serietà e lo studio scientifico che il fenomeno merita; ma purtroppo gli organi della pubblica informazione sono costantemente alla ricerca dell'insolito e del sensazionale, per cui la mitomania di alcuni rischia talvolta di qualificare agli occhi di chi non è che superficialmente informato l'intero problema. E con essi quanti da tempo lo studiano con seria dedizione e competenza, alla ricerca della verità. Una ricerca disinteressata, al di fuori di ogni dogmatismo scientifico, di costanti ricorrenti nel manifestarsi del fenomeno che consentano finalmente di elaborare una teoria scientifica.

Alcuni ricercatori qualificati facenti capo a numerose Università, all'estero, stanno da tempo svolgendo questa importante elaborazione di dati con l'ausilio di computers e mezzi statistici. E con essi collabora, solo in Italia, il CUN.

I limitati mezzi a disposizione degli investigatori italiani, d'altronde, costituiscono un handicap notevole alla ricerca in tal senso nel nostro Paese.

È, in ogni caso, auspicabile che per gli italiani il recapito del CUN, la casella 796 di Bologna, cessi presto di essere l'unico indirizzo cui far capo perché qualcuno si occupi seriamente di tali fenomeni. Si tratta infatti, come ha sottolineato il senatore Angelo Cerica, già Presidente della Commissione Difesa del Senato della Repubblica, di « un problema che si impone all'umanità intera ».

Una inquietante e sempre attuale realtà che si impone anche e soprattutto, dunque, a quanti — come noi — si trovano preposti alla difesa del Paese.

RIVISTE E GIORNALI

RIVISTA MARITTIMA

(Via Romeo Romei, 5 - 00136 Roma)

Fascicolo n. 10 - Ottobre 1972

Meditazioni sul futuro delle grandi navi. *Amm. di Squadra (a) Virgilio Spigai.*

Indagando sulle cause di affondamento delle grandi navi (navi e incrociatori da battaglia di tonnellaggio superiore alle 20.000 t) durante la prima guerra mondiale, si giunge a conclusione sconcertante. Delle 109 supernavi dei belligeranti, andarono perdute 23 delle quali 15 furono autoaffondate (14 a Scapa Flow), 2 (1 giapponese e 1 russa) si persero per esplosione interna, 1 italiana si perse per sabotaggio, 2 austriache si persero per le offese di mezzi italiani, 1 inglese finì su una mina e solamente 2 (1 inglese e 1 tedesca) affondarono in seguito ad un combattimento balistico per il quale erano state costruite. Bisogna concludere — dice l'A. — che solo 2 di esse giustificarono il motivo di esistenza delle altre 107 e di se stesse. Ma i maestri di arte militare marittima del dopoguerra non tennero nel dovuto conto questo bilancio tecnico fallimentare e si ebbe nuovamente una corsa verso tonnellaggi grandiosi e calibri pazzeschi.

Nella seconda guerra mondiale, 34 supernavi furono affondate: 5 furono autoaffondate (3 per motivi politici e 2 per motivi tattici), 13 furono affondate o rese inservibili in porto da bombardamento esterno (Mers el Kebir) o da offese aeree e di mezzi speciali (Pearl Harbor, Taranto, Alessandria, Kure, Hiroshima), 2 furono affondate da sommergibili, 1 fu affondata da siluro di cacciatorpediniere, 8 si persero per offese aeree e solo 5 soccombettero in combattimento balistico (o con componente balistica superficie - superficie) e, precisamente l'*Hood*, la *Bismark*, la *Kirishima*, la *Scharnhost* e la *Yamashiro*. Le cifre confermano ancora il rendimento inaccettabile della nave supercannoniera anche nel secondo conflitto mondiale. Per quanto concerne le navi portaerei, ne furono affondate 18 delle quali ben 12 per offese di sommergibili: è un bilancio modesto solo in apparenza ma sostanzioso nella realtà perché è agli aerei delle portaerei che va fatto credito della strage di corazzate in porto, della fine di altre portaerei e dell'esito finale della battaglia del Pacifico.

In definitiva: nella prima guerra mondiale, il rendimento delle grandi unità cannoniere è stato desolatamente sproporzionato, per difetto, alla imponenza degli stanziamenti richiesti; nella seconda guerra mondiale, il rendimento delle unità cannoniere è leggermente migliorato in considerazione dello strenuo andamento delle grandi operazioni nel Pacifico. Nemico «non controbattibile» delle grandi navi cannoniere si è rivelato l'aeroplano il ché lascia intravedere un «non futuro» di questo tipo di navi. Sempre nella seconda guerra mondiale, le navi portaerei, pure avendo trovato un nemico terribile nel sommergibile, hanno «dominato» il conflitto infliggendo perdite a tutti. Mezzo secolo di esperienza, con due grandi conflitti mondiali, ha, in sostanza, relegato in museo il modello di grande corazzata monocalibro.

E al momento attuale quali affermazioni possono farsi? Riferendosi al presupposto di una guerra anche importante ma di carattere convenzionale, l'A. afferma che la grande nave cannoniera è morta, che la grande nave portaerei è ben vivente con il vincolo, però, dell'esistenza di una sfera di protezione tenendo anche conto della componente subacquea e che il grande sommergibile di attacco sopravviverà in quanto unica risorsa di chi non si sente di contrastare una sfera di potere aeronavale in condizioni di inferiorità. Ne deriva che — in una guerra convenzionale una flotta moderna dovrà comprendere navi portaerei di grande tonnellaggio, navi scorta traffico oceanico di grande tonnellaggio, sommergibili di attacco a propulsione nucleare, aerei da combattimento basati a terra o imbarcati.

Ma non è tutto: a una siffatta flotta occorre la collaborazione di mezzi minori di ogni tipo in funzione «scacciamosche», soprattutto nei mari interni e ciò illumina la missione delle flotte medie e minori che, in regime di alleanze a vasto respiro, contribuiscono a garantire la salvezza dei grandi (confermando la piena validità professionale e morale degli appartenenti a Marine da guerra medie ed anche piccole).

Sui principi della guerra. *Contrammiraglio Italo Piat.*

Le conclusioni alle quali l'A. perviene dopo avere trattato della essenza e del significato dei principi della guerra sono tre. E cioè che la guerra non può essere combattuta seguendo rigide regole o norme di un manuale, che i principi non possono in nessun caso sostituire il logico ragionamento, il senso comune, il libero giudizio professionale e la capacità nella condotta degli uomini, che la cieca fiducia nei principi — o in uno di essi in particolare — può condurre a gravi conseguenze in quanto nulla può sostituirsi allo studio approfondito ed esauriente della situazione. E tutto ciò in quanto i principi della guerra non hanno una validità assoluta ma debbono essere adattati alla situazione e for è errato chiamarli principi in quanto, così facendo, si è portati a considerarli principi scientifici sulla cui validità assoluta non si discute.

Solo se saranno interpretati nel giusto modo, di volta in volta, come la situazione richiederà, i principi della guerra potranno essere di valido aiuto per il Comandante

Trapasso dal trasporto convenzionale al container nel servizio da carico di linea. *Dott. Mario Deveglia.*

L'A. — che è amministratore delegato e direttore generale del Lloyd Triestino — puntualizza il problema del trasporto mediante container che dà vita ad un vero e proprio ciclo sociale e che eleva ad un livello di industrializzazione il traffico marittimo di linea. Come il farmacista esita oramai le specialità al posto delle pillole e l'alimentarista vende olio non più sfuso ma in lattine, così la nuova tecnica di trasporto offre una unità standardizzata di trasporto: il container che è oramai richiesto dall'operatore mercantile, esportatore come importatore, ed aspira a divenire anche l'unità per le transanzioni commerciali di carico unitario. L'uso del container, dice l'A., avanza in senso geografico ed aggredisce nuovi gruppi merceologici in modo inesorabile. I vantaggi che il container offre sono numerosi ma, per citarne uno solo, basti pensare che, se la permanenza in porto delle navi convenzionali raggiunge persino il 60% del ciclo dell'intero viaggio, con le navi portacontainer si può rettificare il rapporto nell'80% in mare e non oltre il 20% nei porti.

Il Lloyd Triestino si è inserito tempestivamente nei servizi containerizzati. Nel settore dell'Australia, il Lloyd si è immesso nell'organizzazione A.E.C.S (Australia Europe Containers Service), gruppo consortile formato da inglesi, tedeschi, olandesi e francesi, e la sua nuova nave portacontainers Lloydiana entrerà in servizio a fine anno sulla rotta australiana; nel settore dell'Estremo Oriente, il Lloyd Triestino ha preso l'iniziativa di costituire un «club» internazionale — il Club Mediterraneo — con il compito di stimolare la containerizzazione del traffico mediterraneo in senso stretto nonché di quello di transito (si sono associate al club la Flotta Lauro e compagnie giapponesi e francesi); l'apporto del Llyod Triestino sarà di due navi portacontainer, da 1 300 container ciascuna, attualmente in fase di costruzione e che entreranno in servizio nel biennio 1973-74.

Prospettive europee in un libro del Gen. Gallois. *Guido Giannettini.*

«L'Europe change de maître» è il titolo dell'ultimo libro del Gen. Pierre Gallois, massimo dottrinario della «force de frappe» francese, già capo del Dipartimento Studi Strategici della NATO, conosciuto in tutto il mondo per le sue opere specializzate nel campo militare e politico-strategico. Ad esso l'A. dell'articolo si riferisce.

L'opera citata costituisce una analisi della situazione politico-strategica dell'Europa e del suo probabile futuro prossimo: futuro che, invero, il Gen. Gallois vede molto difficile e oscuro.

La situazione politico-strategica dell'Europa è radicalmente mutata nel quinquennio 1967-72, dice il Gen. Gallois. La crisi del Medio Oriente ha portato stabilmente la Russia in questa area e nel Mediterraneo, il forte progresso tecnologico ha, da una parte, accresciuto il «gap» separante l'Europa dalle Super-potenze e,

dall'altra, sta portando la Russia a sopravanzare gli USA. A questi due fatti fondamentali si aggiungono la guerra indo-pakistana, la penetrazione sovietica nell'Oceano Indiano, il ritiro americano dal Vietnam, la profonda crisi interna degli USA legata al conflitto vietnamita, l'accesso della Cina nel ruolo di terza Superpotenza.

Gli USA hanno gradualmente perduto il primato negli armamenti nucleari e si avviano a perdere anche il primato navale mentre, nel campo terrestre, la Russia continua a detenere il primato che ha sempre avuto. Lo sviluppo degli ICBM russi (1 600 contro 1 054 americani), lo sviluppo anticipato del sistema ABM sovietico in rapporto a quello americano, la costruzione di una flotta di superficie modernissima in contrapposizione a quella americana risalente al dopoguerra (se non, addirittura, alla guerra), la rapida costruzione di sottomarini a propulsione nucleare e la acquisizione di tecniche avanzate per operazioni combinate in mare, lontano dalle basi (fino a qualche tempo esclusive della sola flotta USA) hanno portato ad una esaltazione della potenza militare sovietica.

Questa situazione, già grave per l'Europa, è suscettibile, inoltre, di ulteriori peggioramenti che potrebbero derivare, ad esempio, dalla scomparsa di Tito in Jugoslavia, di Bourghiba in Tunisia, di Franco in Spagna, di Hassan II in Marocco. Per quanto concerne le crisi interne americane, non si può parlare ancora di vero e proprio «isolazionismo» ma è certo che tendenze ad un sempre minore impegno americano oltremare vanno progressivamente affermandosi negli USA. Tutte queste circostanze, a giudizio del Generale Gallois, porteranno l'Europa a «cambiare padrone» e la responsabilità risalirà agli USA che commisero il grave errore di non associare l'Europa al proprio sforzo strategico e di ostacolare l'unificazione del continente sulla base degli accordi tra Adenauer e De Gaulle. Oggi, come ieri, le possibilità di difesa dell'Europa contro l'espansione dell'influenza sovietica restano nelle mani degli USA, ma gli USA non sono più in grado di garantire tale difesa.

La campagna di Guadalcanal. *Dott. Alberto Santoni.*

Con questo articolo si conclude la descrizione della campagna, iniziatasi nel precedente fascicolo della «Rivista Marittima».

La questione lungamente dibattuta se sia stato lo scontro di Midway o la campagna di Guadalcanal a determinare il «turning point» della guerra nel Pacifico, cioè quel riflusso di marea che vide gli americani passare dalla difensiva all'offensiva e che decise delle sorti dell'intero conflitto, è ancora aperta. Ma — dice l'A. — entrambi gli eventi furono risolutivi e se Midway segnò la svolta nel teatro operativo del Pacifico centrale, Guadalcanal può essere considerato il trampolino di lancio per la rivincita americana nel Pacifico meridionale. Se Midway segnò il crollo del mito della invincibilità navale nipponica, Guadalcanal costituì la tomba delle ambizioni dell'esercito giapponese. Se Midway segnò l'inizio del declino dell'aviazione imbarcata del Tenno, Guadalcanal segna le prime delusioni dell'aviazione nipponica basata a terra.

Navi e navigazioni di altri tempi. *Cap. L.C. Prof. Gianfranco Bertazzi.*

Il periodo di circa 360 anni che va dalla scoperta dell'America all'affermarsi della navigazione a vapore sulle rotte oceaniche (1850 circa) è quello che maggiormente pone in risalto la metamorfosi delle cose navali (architettura e nautica) in rapporto all'uomo, ossia alla vita che si conduceva a bordo ed ai problemi pratici che i naviganti dovevano ogni giorno affrontare e risolvere in relazione ai mezzi ed alla tecnica di quei tempi. Questo periodo è certamente il più interessante per una analisi del genere che l'A., appunto, compie nel suo articolo, fornendo al lettore notizie e dati, sull'evoluzione della navigazione, interessanti e, talvolta, anche divertenti.

L'isola Ferdinandea. *Ten. Col. Comm. Ettore Manto.*

Nel luglio 1831 una eruzione vulcanica, prodottasi tra Pantelleria e la costa sud ovest della Sicilia, determinò la costruzione di un rilievo emergente dalle acque che raggiunse presto l'altezza di 50 metri ed un perimetro, al livello del mare, di circa 3 500 metri. I veri scopritori dell'isola furono i pescatori di Sciacca ma, immediatamente, inglesi, spagnoli, francesi e borbonici si contesero il possesso dell'isola che prendeva oggi il nome di Giulia e domani quello di Ferdinandea o di Graham. Nel bel mezzo della contesa, che ebbe anche spunti tragicomici, l'isola, dopo due mesi di vita, cominciò improvvisamente ad inabissarsi trascinando con sé le quattro gloriose bandiere dei Paesi occupanti!

Il ruolo della componente nucleare nella politica dell'energia. *Magg. Gen. G.N. Carlo Avogadro.*

Nella politica dell'energia, lo sfruttamento della fissione nucleare giocherà nel prossimo futuro un ruolo sempre più importante, specialmente nei Paesi fortemente industrializzati. L'accordo firmato a Parigi tra Francia, Inghilterra, Germania Federale, Italia, Belgio e Olanda per la realizzazione di un impianto europeo di arricchimento dell'uranio mediante la diffusione gassosa, segna una tappa faticosamente raggiunta ma molto importante per l'avvenire della Comunità allargata.

L'energia elettrica prodotta in tutto il mondo è fornita da centrali che hanno una potenza complessiva di circa un miliardo di kW e il contributo delle centrali nucleari era, alla fine del 1971, di 28 milioni di kW. Il contributo è, per ora, modesto ma è destinato ad incrementarsi rapidamente: basta pensare che, al momento, sono già in costruzione nuove centrali per 160 milioni di kW.

Una delle ragioni dell'affermazione nucleare sta nell'incertezza dei rifornimenti (e nei prezzi) del petrolio a causa della instabilità politica di buona parte dei Paesi produttori e, allora, ci si potrebbe domandare se, anche per l'energia nucleare, potrà accadere un fenomeno analogo dato che, in fondo, anche l'uranio va scavato

sotto terra. E' improbabile, però, che i grossi consumatori di uranio vengano ricattati dai produttori perché, per l'uranio, la situazione è diversa. L'uranio, infatti, è largamente presente nella crosta terrestre e, poiché esso è distribuito in minerali a bassa concentrazione, la sua reale disponibilità dipende dal prezzo di estrazione e, al prezzo oggi considerato accettabile (10 15 dollari per libbra), la disponibilità mondiale complessiva è dell'ordine di 3 milioni di tonnellate in giacimenti tutti al di fuori delle zone sottosviluppate.

E, del resto, si prevede che, a partire dagli anni '80, si inizierà, su vasta scala, lo sfruttamento del plutonio le cui scorte costituiscono una enorme fonte di energia.

G. G.

RIVISTA AERONAUTICA

(Palazzo dell'Aeronautica - Viale dell'Università, 4 - 00185 Roma)

Fascicolo n. 9 - Settembre 1972

Il V Salone internazionale dell'Aeronautica e dello Spazio di Torino. *Paolo Corsini*

Il tema dominante della manifestazione è stato il G-222 — il bimotore da trasporto leggero a breve raggio destinato ad affiancare i nuovi C-130 nell'A.M. — perché solo alla chiusura del Salone sono pervenute, dal Ministero della Difesa, all'Aeritalia (per le cellule) ed alla Fiat Motori Avio (per i propulsori) le «lettere d'intento» per la commessa di 44 velivoli. L'incertezza sul destino del velivolo non poteva non pesare sulla manifestazione in quanto le ditte nazionali (ad eccezione delle poche autonome) fabbricano parti componenti su sub-contratto e, quindi, stretti sono i rapporti di interdipendenza che legano tali ditte alla «industria-guida» rappresentata dall'Aeritalia.

Lo stato di disagio, dovuto a tale incertezza, ha anche influito sulla partecipazione straniera che è stata — in linea generale — molto ridotta.

Unica eccezione la Francia che ha allestito un proprio padiglione presentando il «Mercure», l'antisom Breguet «Atlantic» (di imminente entrata in servizio nei reparti di ricognizione marittima italiani), il trasporto STOL Breguet 941 di spettacolari capacità di decollo e di atterraggio, i ben noti «Mirage III» C ed F ed il nuovo «Mirage F-1» (a proposito del quale si è parlato molto, durante il Salone, di una proposta francese di compartecipazione italiana alla produzione del velivolo).

I cento anni delle truppe alpine alla vigilia del cinquantenario dell'Arma Azzurra. *Col. a. Mario Furesi.*

Nella presentazione dell'articolo, la « Rivista Aeronautica » si dice lieta di partecipare, con questo scritto di un artigliere alpino, nello spirito del « gemellaggio » fra alpini e aviatori, all'esaltazione del Corpo degli alpini nel centenario della sua fondazione.

Molti e stretti sono i vincoli che legano il Corpo degli Alpini all'Arma Azzurra perché alpini e aviatori hanno in comune un vasto mondo di puri ideali, di slanci generosi e di fraterna solidarietà. Uniti nell'ansia delle altezze e dal richiamo dei più estesi orizzonti, essi sono legati insieme da una quotidiana abitudine all'offerta priva di ricompense e dal gusto per le imprese più ardue, condotte al limite delle energie e ponendo in gioco anche la vita.

Ricordato il patto di gemellaggio, stretto a Treviso cinque anni or sono, l'A. scrive quella che fu la prima ardimentosa impresa di guerra compiuta, in unità di intenti, da alpini e aviatori.

Ciò avvenne nell'agosto del 1918 quando i tenenti alpini Barnaba, Tandurra e Nicoloso si lanciarono con il paracadute (prima azione del genere compiuta sul fronte italiano) al di là delle linee nemiche, dopo che gli aviatori seppero, con il loro ardimento e la loro perizia, superare una difficile barriera di concentramenti di artiglieria.

A Washington una grande rassegna dei mezzi di trasporto: « Transpoo '72 ». *Dott. Paolo Bordini.*

La manifestazione — effettuata dal 27 maggio al 4 giugno, nel modernissimo aeroporto « Foster Dulles » di Washington — si può definire una colossale presentazione contemporanea, in termini spaziale e temporale, di tutti i sistemi di comunicazione, aerei e di superficie. I mezzi di trasporto, gli studi ed i progetti, offerti alla curiosità del pubblico, non si sono limitati ad esprimere la situazione presente nel settore dei trasporti, ma hanno cercato di illustrare e di risolvere le esigenze future della collettività attraverso la presentazione di programmi in qualche caso anche di sapore fantascientifico.

Il polo di interesse, forse più spettacolare che sostanziale, della manifestazione si è incentrato sui mezzi aerei, molti dei quali erano aerei « d'epoca », come i due grandi protagonisti nemici della battaglia d'Inghilterra: il « Me. 109 » tedesco e lo « Spitfire » britannico, entrambi presentati in volo.

Nel settore dei veicoli di superficie, molto interesse hanno suscitato quattro prototipi diversi di veicoli su guide fisse per il trasporto pubblico urbano: si tratta di una nuova filosofia della mobilità umana che presuppone il controllo elettronico a distanza di tutti i veicoli che viaggiano su un determinato circuito e che possono essere [illegible] dai singoli passeggeri mediante appositi pulsanti secondo il principio in uso sui comuni ascensori, senza conduttore e senza bigliettería. Tra i veicoli di superficie, più o meno convenzionali, sono emersi i vari progetti di « auto sicura », che dovrebbero garantire una sostanziale incolumità per impatti fino a 50 km/h.

A proposito del contributo italiano, c'è da fare amare considerazioni sul totale assenteismo del mondo dei trasporti del nostro Paese. Hanno partecipato, infatti, alla Transpoo, in veste di espositori, solamente il Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei e la ditta Cometto che costruisce attrezzature per il trasporto industriale.

Tra le altre « cose » italiane erano il motoaliante « Calif » della Caproni Vizzola (presentato, però, da una ditta americana) e un pannello che illustrava l'aerotreno italiano, studiato all'Università di Palermo.

L'impiego delle aviotruppe. Elaborazione a cura del *Gen. B.A. Francesco Pierotti* della tèsi svolta dal *Ten. Col. E.I. Manfredo Schiatti*, al 39° Corso Superiore della Scuola di Guerra Aerea.

Premesso che con i termini di « aviotruppe » e di « aviosbarco » l'A. intenderà, rispettivamente, le unità paracadutiste e le operazioni da esse condotte mediante aviolancio, viene compiuto un rapido esame delle manovre di aggiramento verticale compiute durante la seconda guerra mondiale (in Norvegia, a Creta, in Sicilia, in Normandia) nonché in Corea, in Indocina e in Egitto. Elencati gli ammaestramenti che si possono trarre dal passato (quali la necessità della superiorità aerea locale, lo stretto coordinamento tra la manovra di aggiramento verticale e l'azione delle forze di superficie, la necessità di esaurienti e complete informazioni, l'importanza della sorpresa e della collaborazione di una quinta colonna, ecc.), l'A. afferma che, in merito all'utilità ed alla convenienza, in determinate circostanze, del particolare tipo di manovra di aggiramento, non si può che dare un giudizio decisamente favorevole, niente affatto infirmato dagli insuccessi parziali — o anche totali — verificatisi in passato per errori connessi con la progettazione o con la esecuzione.

Nella guerra moderna, qualunque possa essere la sua caratterizzazione (generale nucleare, limitata entro limiti geografici definiti e condotta con armi convenzionali, generale progressiva con ricorso a mezzi gradualmente più potenti fino a quelli nucleari, locale a carattere sovversivo, ecc.), la validità della manovra di aggiramento verticale è confermata dalle seguenti considerazioni di base: la necessità di disporre di forze estremamente mobili; i limiti, difficilmente superabili anche nel futuro, della mobilità in superficie con la conseguente necessità di ricorrere al mezzo aereo per il movimento delle forze; la necessità di disporre di unità selezionate moralmente e fisicamente, particolarmente addestrate ad operare in territorio nemico anche in condizioni di isolamento. Lo stesso fuoco nucleare non solo non impedirà alle aviotruppe di operare, eseguendo azioni di entità e di portata limitata, ma, anzi, se si terrà conto delle inevitabili limitazioni e se si applicheranno le procedure più adatte, il fuoco nucleare potrà esaltare l'importanza e l'efficacia dell'impiego delle aviotruppe.

Occorre tener presente, però, che le aviotruppe non possono persistere a lungo nello sforzo, non possono mantenere a lungo

il possesso delle posizioni, per cui è necessario ricercare nuove procedure di azione che utilizzino al massimo la potenza di fuoco, la flessibilità organica, l'autonomia operativa, l'addestramento specifico delle aviotruppe. Un tipo di combattimento adatto per queste unità può essere quello che ha punti in comune con la guerriglia e che ha, per teatro, una determinata « area » le cui dimensioni variano in funzione dell'entità delle truppe impiegate. Tale combattimento consiste nell'esecuzione di colpi di mano e di imboscate contro colonne in marcia o in sosta, comandi, centri logistici, centri di collegamento, ecc. allo scopo di infliggere il massimo danno al nemico e di assumere il controllo dell'area.

Esso è condotto da piccoli nuclei di forze autonome ed è caratterizzato dalla mancanza di un sostegno di fuoco di artiglieria, dallo sfruttamento delle cattive condizioni meteo, dell'oscurità, dell'accidentalità del terreno, dal continuo cambiamento di posizione, dal costante atteggiamento offensivo, dall'autonomia logistica e dallo sfruttamento delle risorse locali e del bottino. Le forze impiegate, più che ricercare la propria sicurezza, debbono togliergla al nemico dandogli la sensazione che in nessun luogo può sentirsi sicuro; debbono evitare la difesa « fissa » che sarebbe subito sopraffatta dall'avversario; debbono operare sempre di sorpresa e sfruttando una momentanea superiorità. Inutile precisare che tale tipo di combattimento richiede un particolare ordinamento delle unità ed un particolare addestramento, preceduto da particolare selezione morale e fisica.

In definitiva, le aviotruppe sono e restano una componente indispensabile dello strumento bellico anche nella guerra moderna. Esse non possono essere sostituite da normali reparti di fanteria elitrasportati ma, per contro, debbono ricercare nuove procedure di lotta che ne sfruttino le particolari caratteristiche.

Il ruolo dell'Aeronautica Militare nella società italiana d'oggi. *Col. Pil. Fulvio Ristori.*

Ricordate le funzioni istituzionali delle FF. AA. e quelle particolari dell'A. M. (con la difesa dello spazio sovrastante il territorio nazionale), l'A. cita altre funzioni di carattere complementare ma di particolare delicatezza per il regolare svolgimento della vita sociale e per l'agevole sviluppo del progresso economico. Esse sono quelle che rientrano nell'« assistenza al volo » e comprendono il servizio del traffico aereo (per facilitare il movimento degli aeromobili in volo e prevenire le collisioni), il servizio delle telecomunicazioni aeronautiche (comunicazioni foniche, radiotelegrafiche, telescriventi e di radionavigazione), il servizio informazioni aeronautiche (con la conseguente pubblicazione e distribuzione dei dati necessari alla navigazione aerea), il servizio della meteorologia aeronautica.

A queste funzioni svolte dall'A. M. occorre aggiungere quella, assai importante, della incentivazione dell'industria nazionale perché tra le due soluzioni — di acquistare i prodotti finiti all'estero oppure di renderne possibile la produzione in Italia — l'Aeronautica Militare ha sempre preferito la seconda.

E che dire, poi, del contributo dato dall'A. M. alla collettività nazionale con la formazione di tecnici di alta specializzazione e qualificazione? Motoristi, montatori, marconisti, elettromeccanici, radaristi, fotografi, ecc. rappresentano un sicuro investimento produttivo effettuato dalla società attraverso l'A. M. Tutto ciò, poi, assume una evidenza macroscopica se ci si riferisce alla formazione dei piloti poiché tutte le società di aeronavigazione attingono a piene mani, per le proprie necessità, nel personale navigante dell'A. M. senza sobbarcarsi agli elevati oneri connessi con la formazione dei piloti (si tenga presente che il costo per la formazione di un pilota si avvicina al mezzo miliardo di lire).

Ai margini della storia: storia e fantasia sull'invasione aerea dell'Inghilterra nel 1804. *Ing. Armando Silvestri.*

L'A. esamina, nel suo articolo, quanto di vero e quanto di fantasia sia contenuto in alcune informazioni, raccolte dall'ing. Dimitri Poliakov (noto storico dell'aviazione), su un piano di invasione aerea dell'Inghilterra da parte di Napoleone che, a tale scopo, chiamò a Parigi, da Vienna, un « ingegnoso meccanico » per realizzare palloni riempiti di idrogeno.

Al termine del suo esame l'A. giunge alla conclusione che il progetto napoleonico di invadere l'Inghilterra con una flotta di aerostati deve essere considerato come ipotesi infondata.

Riflessioni sui metodi educativi. *Gen. B.A. Otello Pistone.*

L'A. condanna una diffusa avversione al metodo in genere, una diffusa e grave tendenza al rigetto del problema metodologico per cui l'insegnante è portato a preoccuparsi esclusivamente di « che cosa » dovrà dire (e cioè dei contenuti dell'insegnamento, trascurando completamente il « come » dell'insegnamento (e cioè le forme, le tecniche, gli ausili, ecc.).

Ciò posto, e individuate le cause che determinano tale avversione e tale tendenza, l'A. mostra come il metodo possa costituire una valida ed efficace guida per l'insegnamento.

G. G.

SOLDAT UND TECHNIK

(GERMANIA FEDERALE)

(Stuttgarter Str. 18 - 24, Frankfurt am Main)

MAGGIO 1972

ULMS: un nuovo sistema strategico degli USA.

La rivista « Soldat und Technik » viene edita mensilmente dalla casa editrice Umschau Verlag di Francoforte sul Meno, in collaborazione con il Ministero della Difesa della Repubblica Federale tedesca.

Come al solito, anche il numero di maggio della rivista riserva largo spazio agli argomenti attinenti all'addestramento, alla dottrina e alla politica militari. Riportiamo qui di seguito i loro titoli: « Dura battaglia degli USA contro i comunisti », « Nuovi veicoli per i paracadutisti francesi », « I sovietici costruiscono portaerei », « Successi del sistema NADGE », « Armi e impianti delle navi da guerra sovietiche », « Nuovo interesse per il velivolo a decollo verticale », « I sovietici costruiscono un nuovo aereo da addestramento », « L'organizzazione della difesa svedese », « La compagnia autieri francese ».

Riportiamo, in sintesi, un articolo che ci è parso particolarmente interessante: « *ULMS: Un nuovo sistema strategico degli USA* ».

Gli studi sulla strategia nucleare statunitense, proposti da Nixon all'inizio del suo mandato presidenziale, hanno dato lo spunto a molte controversie tra le Forze Armate americane. Come noto, attualmente il deterrente strategico americano è costituito da armi e infrastrutture aeronautiche, terrestri e navali, ciascuna Forza Armata concorrendovi rispettivamente per il 60 - 70%, il 20% e il 10 - 20%. L'Aeronautica vi partecipa con 1 054 missili balistici intercontinentali comprendenti 54 Titan, 850 Minuteman I e II, 150 Minuteman III, e con 480 bombardieri strategici. La Marina vi è rappresentata da 41 sottomarini a propulsione nucleare, ciascuno dei quali è armato con 16 Polaris o Poseidon: missili balistici intercontinentali aventi una gittata sui 4 000 chilometri.

La ripartizione, tra le Forze Armate, delle assegnazioni di bilancio di quest'ultimi anni mostra una graduale variazione a esclusivo vantaggio della Marina. Mentre infatti, nel bilancio del 1969 - 70, la Marina aveva ottenuto un'assegnazione pari a 10 milioni di dollari, da destinarsi alla ricerca relativa al sistema ULMS (*Undersea long range missile system*, cioè Sistema sottomarino di missili a lunga gittata), essa ebbe assegnati 44 milioni di dollari, portati successivamente a 140, in sede di bilancio finanziario 1971 - 72. Per l'attuale esercizio infine Nixon aveva chiesto uno stanziamento di 942 milioni, avendo deciso di passare alla fase di realizzazione del sistema ULMS non appena terminata la fase preliminare di studio.

Il sistema navale ULMS ha trovato decisa opposizione da parte dell'Esercito e dell'Aeronautica statunitensi timorosi di

vedersi soppiantati dalla nuova strategia navale, la quale per contro risulta essere in perfetta sintonia con gli orientamenti prevedibili pe il futuro.

La Marina fronteggia l'opposizione delle due altre Forze Armate con una lunga serie di considerazioni che qui sotto riportiamo in molto ridotta sintesi.

Essa comincia con il rilevare che difendere oggi il Paese con i missili installati a terra è diventata un'impresa estremamente difficile, specialmente dopo l'adozione da parte sovietica dei missili balistici intercontinentali muniti di testate MIRV, i quali rendono molto vulnerabili le postazioni missilistiche schierate sul continente. L'avversario potrebbe, sferrando di sorpresa il primo colpo, ottenere con la prima ondata di missili nucleari la distruzione completa dell'attuale schieramento terrestre antimissilistico rendendo impossibile la rappresaglia americana. Se invece il deterrente missilistico strategico fosse frazionato nelle profondità dell'oceano, l'avversario dovrebbe disperdere sia l'attacco che la risposta alla rappresaglia e indirizzarla sui mari aperti risparmiando di conseguenza e suo malgrado, il continente americano.

Un deterrente strategico marittimo potrebbe assicurare l'equilibrio tra i potenziali impiegando un minor numero di missili balistici intercontinentali (IBM). I sistemi strategici mobili dislocati negli oceani, dove sono protetti dagli attacchi di sorpresa, costituiscono quindi un deterrente che obbliga a porre in previsione l'esigenza di sferrare un secondo attacco missilistico. Per contro, la gittata dei missili intercontinentali permetterebbe al deterrente marittimo di attaccare l'avversario da un qualsiasi punto dell'oceano.

Viene anche aggiunto che l'impianto del sistema ULMS servirebbe a convincere l'avversario che la propensione americana a continuare i colloqui sulla limitazione delle armi strategiche (SALT) non va considerata come segno di debolezza della propria situazione dato che il sistema ULMS rappresenterebbe un notevole rafforzamento in atto del potenziale di dissuasione americano. Vi è ancora da considerare, secondo la Marina, che il deterrente marittimo non potrebbe venir distrutto totalmente dalla prima ondata degli IBM avversari. Inoltre, verrebbe a cessare la gravissima remora rappresentata dal tempo di preavviso, che è insufficiente per far scattare la rappresaglia basata su schieramenti a terra, mentre è più che sufficiente per la risposta con i missili ULMS, costantemente tenuti in condizioni di immediato intervento e dislocati in posizioni ignote all'avversario. La Marina sostiene anche che un eventuale attacco contro gli ULMS non condurrebbe a un processo di spiralizzazione del conflitto nucleare, consentendo — a differenza del deterrente terrestre — il ricorso alla strategia della risposta graduata, contemplante anche l'impiego di armi convenzionali.

Il sistema ULMS, inoltre, soddisferebbe le richieste sia dei politici sostenitori dello sganciamento, sia degli isolazionisti militari, nonché degli idealisti e, infine, si accorderebbe perfettamente con la politica della distensione sullo scacchiere europeo.

Viene infine rilevato che, entro il 1975, l'Unione Sovietica sarà in grado di distruggere il 95% delle armi strategiche americane installate a terra in funzione di sistema per la dissuasione; in particolare, si precisa che l'entità numerica e il livello di perfezionamento che i MIRV sovietici raggiungeranno entro il 1975 permetteranno loro di distruggere l'intero complesso dei

missili balistici intercontinentali Minuteman, schierati sul continente americano. Tutto ciò rende imperativo il ricorso ad un altro e diverso sistema. D'altra parte, se Mosca continuerà ad incrementare con il ritmo attuale l'allestimento di sottomarini nucleari, occorrerà, da parte americana, mettere in previsione la distruzione delle basi dei propri bombardieri strategici mediante un attacco di sorpresa di missili intercontinentali lanciati dalle profondità sottomarine. In realtà, sono già numerosi i settori degli armamenti in cui l'Unione Sovietica ha raggiunto posizioni di vantaggio ed è da prevedere che il suo sistema di deterrenza sarà tra breve in grado di porre sotto grave minaccia il sistema americano Polaris e Poseidon.

Un particolare aspetto del prevedibile confronto strategico fra i due colossi è dato dalla possibilità che hanno entrambi di paralizzare, con esplosioni nucleari nella ionosfera, la rete delle telecomunicazioni avversarie, ma anche qui il sistema ULMS si mostrerebbe vantaggioso dato che potrebbe venire manovrato dal Comando supremo, installato sulla terra ferma, grazie al proprio sistema d'avanguardia di telecomunicazioni, esente da disturbi e interferenze.

Anche l'aspetto economico, che non è certo da sottovalutare, depone a favore dell'ULMS. I suoi sottomarini infatti non costituiscono per l'avversario obiettivi « paganti », dato che la loro intercettazione e distruzione imporrebbe uno spiegamento di armi strategiche così massiccio da costituire un onere di proporzioni tali da risultare non sopportabile per l'Unione Sovietica.

Abbiamo sin qui accennato alle considerazioni formulate dalla Marina a sostegno del sistema ULMS, ma non mancano certamente le buone argomentazioni tra quelle addotte contro di esso dalle altre due Forze Armate statunitensi. Viene in primo luogo messo in rilievo l'eccezionale elevatezza dei costi. Il solo impianto delle basi verrebbe a costare 30 miliardi di dollari, limitando a 30 il numero dei sottomarini ULMS. Viene inoltre sostenuto che l'Unione Sovietica, posta di fronte al deterrente marittimo, sentirebbe l'esigenza di elaborare un nuovo sistema di deterrenza e sarebbe tentata a porre sotto la minaccia delle armi nucleari quella parte della popolazione degli USA che non è ancora soggetta agli attacchi dei loro missili nucleari.

Viene anche fatto presente che il sistema americano ABM per la difesa antimissili, attualmente in corso di attuazione, verrebbe trascurato e che di conseguenza anche la Cina comunista potrebbe facilmente porsi in grado di minacciare gli Stati Uniti. A ciò si dovrebbe aggiungere che i missili intercontinentali del sistema ULMS I sarebbero, per potenza e gittata, inferiori a quelli in dotazione ai sistemi terrestri. Viene infine osservato che il nuovo sistema farebbe decadere a posizioni di secondo piano sia l'Esercito che l'Aeronautica, con gravi conseguenze per tutto il complesso della difesa nazionale.

La Marina da parte sua controbatte che il sistema ABM, di difesa contro gli attacchi missilistici, sarebbe più costoso dell'ULMS. La Marina pone anche in rilievo che sarebbe difficile per l'Unione Sovietica escogitare un sistema in grado di neutralizzare quello ULMS, dato che l'URSS dispone soltanto di pochi sbocchi sul mare aperto, i quali di conseguenza possono venire controllati abbastanza facilmente; per giunta, l'elaborazione dei sistemi di difesa contro gli ULMS presenterebbe rilevanti difficoltà. Viene anche sostenuto che il sistema ABM americano potrebbe comunque trovare la necessaria integrazione nell'ULMS e non si dovrebbe affatto rinunciare alla costruzione dei Minuteman III.

Si osserva inoltre che i sottomarini ULMS potrebbero minacciare l'Unione Sovietica anche durante il loro stazionamento nei porti, dato che essi disporrebbero di missili la cui gittata raggiungerebbe i 12 000 km e di testate che, grazie alla loro precisione, sarebbero in grado di intercettare e distruggere i missili intercontinentali avversari. Viene infine controbattuto dalla Marina USA che il sistema ABM, così come è attualmente concepito, potrebbe assicurare la protezione di tutte le armi strategiche schierate nella terraferma americana, solo se assumesse proporzioni praticamente irrealizzabili.

Concludendo, si nota che le argomentazioni strategiche della Marina hanno molte probabilità di convincere le autorità politiche americane e che, di conseguenza, c'è da attendersi, per le armi difensive strategiche, schierate sul continente, una ulteriore riduzione, che le porterebbe a rappresentare un'aliquota non superiore al 10% dell'intero deterrente. In realtà sono in molti a ritenere che nel sistema ULMS si dovrà vedere, piuttosto che un aumento di prestigio per la Marina americana, una misura politicamente e militarmente valida per meglio garantire, in futuro, la libertà al blocco occidentale e, con essa, la pace del mondo intero.

M. Furesi

TRUPPENPRAXIS

(GERMANIA FEDERALE)

(Mittler und Sohn - Holzhausenstrasse 25, 6 Frankfurt am Main 18)

Febbraio 1972

Compiti e modalità operative dei carristi.

La rivista « Truppenpraxis » viene pubblicata mensilmente da una casa editrice specializzata nel settore militare e operante in collaborazione con il Ministero della Difesa della Repubblica Federale tedesca.

La rivista tratta gli argomenti di attualità riguardanti le tre Forze Armate tedesche e fornisce un valido contributo alla formazione culturale e professionale dei giovani ufficiali.

Il numero di febbraio contiene diversi, interessanti articoli tra cui citiamo: « Lo sviluppo delle unità da sbarco nelle Marine del Patto di Varsavia », « Stampa e pubbliche relazioni nell'Esercito », « Problemi logistici connessi con l'adozione del

sistema RF 4 Phantom II » « Sull'obiezione al servizio militare per motivi politici », « Esercitazioni di siluramento con i sommergibili. »

Riportiamo in sintesi un articolo che riteniamo possa essere di un certo interesse per i nostri lettori: *« Compiti e modalità operative dei carristi »*.

Il veicolo corazzato *Marder*, che è stato attualmente assegnato all'esercito tedesco, presenta — nei confronti del predecessore HS 30 — una maggiore potenza di fuoco, migliori prestazioni per il combattimento notturno, maggiori possibilità di mimetizzazione, una corazzatura migliore e una maggiore capacità di trasporto; esso infine può attraversare qualsiasi corso d'acqua, data la sua perfetta galleggiabilità. Queste caratteristiche hanno causato un'incidenza notevole tanto nell'addestramento individuale dei membri del suo equipaggio, che combattono sia stando dentro di esso che fuori, quanto nell'addestramento del nucleo granatieri corazzati. Il nuovo carro ha avuto influenza anche sulle norme basilari della regolamentazione tattica d'impiego del battaglione granatieri corazzati. Ciò si rileva in modo particolare nell'addestramento avanzato impartito presso le scuole agli ufficiali e ai sottufficiali dei battaglioni granatieri corazzati.

Le nuove norme tengono conto dell'esperienza sinora accumulata dai carristi e delle difficoltà da essi incontrate in sede di cooperazione con le altre specialità della fanteria e con le altre Armi. La nuova regolamentazione non modifica comunque i precedenti orientamenti di base seguiti nell'impiego dei battaglioni carristi, dimostrandosi essi tuttora perfettamente rispondenti alle esigenze operative sul campo di battaglia.

L'impiego dei carristi continua a basarsi sulla premessa che essi sono fanti e che quindi devono essere addestrati a svolgere i compiti che sono sempre stati di pertinenza della fanteria. In particolare, l'addestramento dei carristi deve comprendere le seguenti operazioni: conquista di una posizione presidiata dal nemico; attraversamento di zone boscose e di corsi d'acqua organizzati a difesa dal nemico e da lui presidiati; occupazione di un obiettivo in attesa di rinforzi e in fase di ripiegamento; svolgimento dell'attacco contro i carri avversari.

Le altre specialità della fanteria possono cooperare efficacemente con i carristi in particolari situazioni. La fanteria di linea, ad esempio può trovare utile impiego in fase di avvicinamento al nemico o di sganciamento, essendo le sue formazioni meno appariscenti di quelle dei carristi. I paracadutisti possono svolgere rapide azioni per presidiare temporaneamente gli itinerari assegnati alle formazioni carriste e per l'eliminazione di ostacoli effettuata con il ricorso all'aggiramento verticale.

La fanteria da montagna può eliminare gli sbarramenti che, organizzati in zone impervie, non possono venir eliminati dai carristi con l'aggiramento né possono venir conquistati da truppe aviotrasportate. I carristi comunque possono da soli conquistare qualunque obiettivo, possedendo una mobilità fuori strada elevata al massimo e, in particolare, potendo facilmente attraversare paludi e corsi d'acqua. E' da notare per inciso che le possibilità di mimetizzazione e occultamento del *Marder* sono pressoché eguali a quelle offerte dal *Leopard*. La combinazione carri-carristi può quindi portare a termine una vasta gamma di compiti, che naturalmente richiedono una netta ripartizione. Le norme

che riguardano i carri differiscono a seconda che si tratti di carri da ricognizione o da combattimento, fa eccezione però il caso di operazione svolta nottetempo o comunque in condizioni di scarsa visibilità, per il quale valgono regole uguali per entrambi i tipi di carro.

Circa i carristi va posta in rilievo la notevole potenza di fuoco a disposizione dell'equipaggio del *Marder* e rappresentata da armi individuali e di accompagnamento tra cui: bombe a mano, mitragliera da 20 mm, mitragliatrice, quattro mitra, e armi di accompagnamento aventi una gittata di 1 000 metri circa. Tale potenziale di fuoco concorre a definire le modalità operative dei carristi, sulle quali influiscono anche le altre caratteristiche relative alla mimetizzazione, corazzatura, possibilità nel combattimento notturno e capacità di trasporto. Il *Marder* deve essere considerato dai carristi sia come un veicolo da trasporto corazzato e sia come un veicolo da combattimento.

I carristi combattono rimanendo a bordo del *Marder* salvo che particolari condizioni non consiglino al rimenti. Ciò può verificarsi, ad esempio, nel caso in cui il nemico venga colto di sorpresa e non gli sia possibile fare pronto uso delle armi. Comunque i carristi combattono appiedati quando svolgono compiti di esplorazione, ricognizione o di sicurezza. Naturalmente anche le condizioni dell'ambiente fisico possono imporre il combattimento fuori del carro. Comunque ogni decisione in merito spetterà al comandante di battaglione che dovrà valutare la possibilità di avanzare a piedi, in base alle condizioni del terreno. Esse dovranno essere tali da consentire il movimento dei carristi sotto la protezione delle armi di accompagnamento.

Circa la formazione di combattimento valgono le usuali norme d'impiego per i reparti di fanteria, tenendo presente che la formazione in ordine sparso non risponde a un principio dogmatico ma dovrà assumersi solo se si giudicherà necessaria o almeno utile.

Per quanto riguarda il *Marder* occorre tenere presente anche il fatto che, a differenza dell'HS 30, il nuovo veicolo corazzato è caratterizzato da una perfetta galleggiabilità oltre a offrire un elevato grado di mimetizzazione quando si trova in acqua. Il *Marder* inoltre, disponendo di armi con gittate superanti due chilometri, costituisce un difficile bersaglio per le armi nemiche.

Infine occorrerà tener presente che i reparti corazzati dovranno sempre poter contare su un diretto appoggio aereo sino alle linee più avanzate. Comunque, il pericolo che un attacco aereo blocchi ogni movimento ha spinto i costruttori del *Marder* a dotarlo di armi per la difesa contro attacchi aerei a bassa quota. Lo stesso va ripetuto per la compagnia granatieri corazzati che può efficacemente difendersi contro gli attacchi aerei a bassa quota, sempre che possa far uso delle armi contraeree prima che il nemico inizi il tiro con le proprie. Ciò rende imperativo un continuo collegamento radio tra la compagnia granatieri e il battaglione di difesa contraerea schierato nella zona.

Concludendo, si osserva che i carristi — rappresentati nell'esercito tedesco dai granatieri corazzati — costituiscono sin da ora la parte principale della fanteria germanica. Si deve inoltre notare che tutti gli eserciti del mondo seguono ormai l'orientamento di far muovere le fanterie a bordo di veicoli speciali, corazzati e dotati di armi pesanti.

M. Furesi

FORCES ARMÉES

(FRANCIA)

(SIRPA 71, rue Saint-Dominique 75007 Paris)

OTTOBRE 1972

La riorganizzazione dell'istruzione dei Quadri nell'Esercito della Germania Federale. *(Redazionale).*

Il sommario di questo numero monografico dedicato ai problemi dell'insegnamento reca: « Editoriale »; « L'insegnamento militare superiore », H. Ménard; « Insegnamento e pedagogia una rivoluzione continua » (evoluzione dell'insegnamento presso la Scuola superiore di guerra), P. Colard, P. Cavarrot, M. Guignard; « Verso orizzonti più larghi » (evoluzione della Scuola superiore di guerra marittima), N. M. Hono.; « Immaginazione, creazione, valutazione .. » (evoluzione della Scuola superiore di guerra aerea), J. P. Salini; « Scienze e arte militare » (il ruolo degli istituti militari e civili superiori nel conseguimento del brevetto tecnico": un largo campo di discipline stato aperto a tutti gli ufficiali così da poter contare non su "ingegneri in uniforme" ma su ufficiali di SM con, in alternativa, titolo delle scuole superiori di guerra o titolo di brevetto tecnico), S. Petkovsek; « Armamenti ed economia nazionale: il Centro di alti studi dell'armamento », R. Pommaret; « Difesa militare e civile, due poli di una medesima formazione », A. Aguilon; « Il corso di perfezionamento per ufficiali dell'aeronautica », J. Guillerm; « Frequentatori a Forte Leavenworth » (sede del *Command and General Staff College* dell'esercito statunitense), E. Renard; oltre alle consuete rubriche Cronache, Terra, Mare, Aria, Estero, Letture

Nel loro complesso gli articoli del numero di ottobre danno un quadro completo della formazione superiore degli ufficiali in Francia, un quadro che ci auguriamo possa essere vivificato in sede di un lavoro dedicato alla scolarizzazione militare presso le principali potenze. In argomento sembra opportuno dare la precedenza a uno scritto redazionale della rubrica *Estero* dedicato alle recenti innovazioni nella formazione dei Quadri introdotte nella Germania Federale

L'esercito della Germania Federale deve fare fronte a una grave crisi nel campo del reclutamento del personale in servizio effettivo, specie ufficiali. Il nuovo sistema di formazione del personale, fondato sugli studi svolti dalla commissione istituita nel 1970 dal ministro Schmidt e diretta dal prof. Ellwein, mira a rendere più attraente il servizio attraverso l'offerta di migliori prospettive di carriera per gli ufficiali e di una più completa formazione, valida come strumento di facile riconversione nella vita civile.

In definitiva per i sottufficiali sono previste diverse linee di carriera, separate in relazione al livello di cultura generale, che, attraverso ingaggi con durata da 8 a 15 anni, possono portare a livello di comandante di plotone o di vicecomandante di compagnia o a impieghi particolari

Gli ufficiali, per i quali sono richiesti un diploma iniziale equivalente a quello del baccalaureato (qualcosa di più della nostra maturità classica o scientifica) e un arruolamento della durata di 12 anni, saranno invece formati attraverso corsi di cinque anni svolti, nel secondo triennio, presso vere e proprie università militari, completamente integrate nel sistema generale.

Solo successivamente raggiungeranno i Corpi per essere preparati alle funzioni di comandante di compagnia. Al 13° anno di servizio gli ufficiali saranno avviati a un Corso di perfezionamento durante il quale avverrà la selezione volta a determinare i più opportuni orientamenti di carriera. In seguito sono previsti due ulteriori successivi stadi di perfezionamento a livello Scuola superiore di guerra e Centro di alti studi militari. Le prime università militari per ufficiali, sorte ad Amburgo e a Monaco, inizieranno i corsi nel 1973.

Di fronte al timore — manifestato da qualche parte in Germania — che gli ufficiali possano tramutarsi in « intellettuali » si avranno, si osserva, innegabili vantaggi connessi alla riacquisizione di prestigio, alla facilità di riconversione ad incarichi civili e, infine, alla osmosi che verrà ad instaurarsi tra l'esercito e la società contemporanea.

P. Q. F.

REVUE HISTORIQUE DE L'ARMÉE

(FRANCIA)

(Ministère de la Défense Nationale - 231, Bd. Saint Germain - Paris VII)

LUGLIO - SETTEMBRE 1972

Psicosi collettiva e verità storica: gli attacchi aerei italiani sulla Loira e sul centro della Francia nel giugno 1940. *Felix Debyser.*

La « Revue Historique de l'Armée » è una pubblicazione trimestrale del Servizio Storico dell'Esercito francese, pubblicata per la prima volta nel 1945, riconosciuta con decreto ministeriale, dal 1° gennaio 1960, come Rivista comune alle Forze Armate francesi.

E' stata premiata dall'Accademia di Francia. Il terzo numero del 1972 contiene i seguenti articoli: « Lo straordinario Gassion, soldato di ventura nella guerra dei Trent'anni », Gen. P. Bertin; « Rivalità marittima. L'Armata di terra alla Martinica nel 1779, studiata nei documenti cifrati », E. Lerville; « I lanciamine sulla cima dell'Hartmanswiller », di Walne.; « *Psicosi collettiva e verità storica: gli attacchi aerei italiani sulla Loira e sul centro della Francia nel giugno 1940* », F. Debyser; « Il metodo di comando tedesco », del col. Vigoroussillon; « Leclerc, Maresciallo di Francia », del Gen. Fonde,

La rubrica «Cronache», contenente tra l'altro le recensioni di alcuni libri. Il supplemento relativo al «Dipartimento della Guadalupe».

Di particolare interesse lo studio di Felix Debyser, nel quale l'autore tende a dimostrare che, nel giugno 1940, non vi furono attacchi aerei italiani contro le colonne dei profughi francesi in fuga davanti al dilagare delle Armate tedesche nel territorio della Repubblica d'Oltralpe.

L'articolo è importante sia per il fatto — e ciò appare davvero incredibile — che ancor oggi vi sono francesi convinti che l'aviazione italiana abbia realmente perpetrato tale misfatto, sia in considerazione della personalità dell'Autore, che, morto nel 1963, aveva ricoperto in Francia importanti incarichi culturali, primo tra tutti quello di Direttore della Biblioteca di Documentazione internazionale contemporanea dell'Università di Parigi.

Per sostenere la sua tesi, il Debyser prende in esame successivamente i vari aspetti della questione: quello storico, quello politico, quello tecnico.

Egli osserva anzitutto che il Governo italiano, nel 1944 e nel 1945, e quindi ancora Alcide De Gasperi, alla Conferenza per la pace, respinsero decisamente l'addebito mosso all'Aviazione italiana; a sua volta, il Ministro della Difesa francese, nel 1946, non poté che concludere in maniera fortemente dubitativa una inchiesta da lui disposta a riguardo.

La posizione assunta in quegli anni dal Governo italiano appare tanto più logica ove si consideri che nel giugno del 1940 Mussolini — che non difettava certo di machiavellismo — ricercava ansiosamente carte valide che gli assicurassero, al supposto prossimo tavolo della pace, una buona fetta nella spartizione della «preda» francese. Ora, come può apparire verosimile che il «Duce», in una simile disposizione d'animo, non traesse vanto, nei riguardi dell'alleato nazista, dalle pretese incursioni, nel caso fossero state realmente effettuate?

Ma più ancora dei motivi storici e di quelli politici, vi è un aspetto tecnico che lascia altamente perplessi sulla veridicità della questione.

Aveva realmente, l'aviazione italiana, nel giugno del 1940, la capacità e la possibilità di svolgere massicce missioni nei territori francesi del Nord-Est? Le caratteristiche dei velivoli italiani dell'epoca, la distanza che essi avrebbero dovuto percorrere (1 800 km tra viaggio di andata e viaggio di ritorno), soprattutto la necessità di superare due volte la catena alpina, sono altrettanti fattori che inducono a rispondere negativamente; tanto più ove si consideri che non risulta che alcun aereo — si dice neanche un solo aereo — venne abbattuto o costretto ad atterrare in territorio francese.

Vi è infine un ultimo motivo che l'autore reca a sostegno della sua tesi. I contrassegni di identificazione che nel 1940 gli aerei italiani portavano sotto le ali erano costituiti da tre fasci littori, racchiusi in un cerchio nero: mentre tutti i francesi interpellati sulla *vexata quaestio* avrebbero visto aerei contraddistinti sotto ciascuna ala, da un cerchio tricolore.

No, conclude l'autore, l'aviazione italiana non poté essese presente, in quel triste periodo, nei cieli di Francia: la sua consistenza, la sua organizzazione, le sue capacità operative erano appena sufficienti per le prioritarie missioni da svolgere sulle basi e sulle forze navali nemiche dislocate nel Mediterraneo. Quanto alla diffusa cre-

denza tra i francesi che aerei italiani abbiano abbattuto, mitragliato, spezzonato le colonne di profughi, questa convinzione non può essere attribuita che ad un fenomeno di psicosi collettiva: fenomeno originato dal fatto che l'entrata in guerra dell'Italia costituì l'ultimo anello della disperata catena della disfatta francese.

L'articolo del Debyser era già stato pubblicato in Italia, nel 1958, sulla rivista «Il Politico», dell'Università di Pavia.

In una nota la Redazione della «Revue Historique de l'Armée» afferma che, a 14 anni dalla sua prima comparsa, l'articolo conserva tutta la sua attualità, anche in vista di recenti approfondite ricerche di archivio dalle quali è risultato che l'aviazione italiana, nel giugno del 1940, svolse una limitatissima attività su zone del territorio francese prossime al Mediterraneo, perdendo nelle incursioni una ventina di apparecchi.

L. Lollio

LIBRI

L'Italia in Africa. Serie economico-agraria. Vol. I: **L'avvaloramento e la colonizzazione.** Tomo III: **L'opera di avvaloramento agricolo e zootecnico della Tripolitania e della Cirenaica.** *Pietro Ballico* e *Giuseppe Palloni.* — Ministero degli Affari Esteri, Comitato per la Documentazione delle attività italiane in Africa. Ed. Società Abete, Roma, 1971, pagg. XVII-402, 93 illustrazioni. L. 6000

La Tripolitania, come è noto, può essere paragonata ad un grande triangolo con due vertici sul mare: il territorio che va dal Gebel al mare, le zone del Gebel di el-Gusbat, di Tarhuna e del Garian costituiscono la sede delle valorizzazioni apportate dagli italiani. Per quanto concerne la Cirenaica, esse hanno assunto aspetti diversi data la individualità delle sue tre regioni distinte: la Sirtica, il Gebel (o Barca) e la Marmarica. Se la valorizzazione agricola nelle due antiche Colonie è stata possibile, essa è stata dovuta all'azione costante, meritoria e silenziosa e, diciamo pure, poco conosciuta, di colonizzatori italiani coraggiosi, e soprattutto di valentissimi tecnici, che seppero usare con intelligenza le acque di irrigazione unitamente ad una tecnica raffinata di colonizzazione di alcune regioni desertiche.

Questo volume è essenzialmente la descrizione dell'opera valorosa di tutti gli italiani che seppero dedicarsi con abnegazione e sapienza ad un compito tanto difficile quanto ingrato, come quello di colonizzare una terra sotto il punto di vista agricolo, arduo di per se stesso per le specifiche condizioni ambientali. Bisogna dire che le pagine dell'Opera pongono nella giusta luce situazioni e difficoltà, basandosi su documentazioni scrupolose e attraverso un'analisi minuziosa di avvenimenti complessi quale veramente sarebbe arduo reperire migliore.

Lo studio dell'ambiente « agrario » è profondo, partendo dalle condizioni meramente geografiche fino a giungere a considerazioni squisitamente tecniche. Anche l'azione svolta dal Governo italiano in Libia mette nella giusta luce episodi e situazioni ed essenzialmente dati tecnici che potranno risultare assai interessanti per chi voglia rendersi conto dei particolari più minuziosi.

La prima parte del volume, ossia quella relativa alla Tripolitania, è curata da Pietro Ballico; la seconda, relativa alla Cirenaica, da Giuseppe Palloni. Per quel che riguarda la colonizzazione agricola, va ricordato che le maggiori Nazioni europee avevano manifestato interesse per la Cirenaica, ed avevano saggiato, per così dire, le possibilità del Paese in questo campo. Nessuna iniziativa, peraltro, aveva avuto seguito, essendosi urtata contro l'ostilità

delle autorità locali. Da parte italiana, varie missioni erano state effettuate per accertare le possibilità agricole della Libia, ed in seguito erano state emanate direttive atte a valorizzare l'ambiente naturale. Una piccola porzione dei territori impegnati nella colonizzazione provenivano da acquisto per libera contrattazione, mentre i terreni acquisiti dal demanio per confisca ad arabi ribelli formavano invece una partita di scarso rilievo, non più di 6000 ettari in complesso. L'azione italiana più interessante era stata quella per inquadrare i « nativi » nel nuovo sistema economico realizzato, e per rendere più produttive le loro attività tradizionali.

Non c'è dubbio che gli sforzi degli italiani, sia in Tripolitania che in Cirenaica, raggiunsero almeno in parte gli obiettivi che si erano prefissi e le due regioni ne trassero benefici sostanziali, sia per l'importanza delle opere rimaste, sia per la maggiore facilità con la quale i loro problemi odierni possono, in base a quelle esperienze, essere portati a soluzione. Questo è il dato di fatto realmente positivo, socialmente parlando, della colonizzazione italiana, le cui opere non possono essere indicate con delle cifre in quanto si erano poste appena le prime basi per un rinnovamento totale del Paese, rinnovamento che non poté, com'è noto, essere condotto a termine. Tuttavia vale la pena di ricordare che al 1940 le concessioni agricole avevano raggiunto in Tripolitania oltre 231 000 ettari e in Cirenaica oltre 60 738 (fino al 1937).

Il volume, perciò, merita di essere letto, ed è una vera miniera di interessanti dati e considerazioni relative, di alto valore economico, storico e geografico.

In così ampio quadro e in così dettagliata ed esauriente trattazione, è un vero peccato che, pur nella densità e importanza del contenuto, non abbia trovato posto anche un solo semplice cenno sul contributo, diretto e indiretto, fornito alla colonizzazione in Libia dall'Esercito italiano, che in tale delicatissimo compito, non sempre di sua specifica competenza, ebbe anche a subire perdite dolorose.

Accenniamo così alle primissime iniziative relative agli orti e campi agricoli militari, numerosissimi, istituiti presso le ridotte anche più lontane e in territori insidiosi, presso tutti i reparti, talora persino in località nelle quali fino a quel giorno era stata esclusa la possibilità di far germogliare e sviluppare con successo ortaggi di ogni specie. Chi scrive ne ricorda tanti, costituiti ad opera di singoli e successivamente ampliati con risultati fecondi. Ma occorre anche ricordare i gravosi e rischiosi servizi di protezione e di sicurezza offerti ai vari insediamenti agricoli per far fronte alle incursioni dei predoni, con una costante opera di vigilanza che si protrasse fino all'epoca della totale pacificazione della Colonia.

Per contro, notevole e intenso fu l'apporto arrecato in occasione delle immigrazioni di massa dei coloni italiani, particolarmente negli anni 1937, 1938 e 1939. E' da ricordare che per il trasporto delle famiglie dei colonizzatori nelle rispettive sedi furono utilizzate unicamente poderose colonne di automezzi militari. E mentre i trasporti erano in corso, nelle varie località, nelle singole case dei coloni, furono proprio i soldati italiani a predisporre per sino il vitto caldo, ad accudire ad ogni esigenza affinché nelle abitazioni predisposte i nuovi venuti trovassero una minestra calda e persino i letti già preparati.

Poderoso, infine, l'apporto recato per non pregiudicare i raccolti, per il loro tra-

sporto nei silos o alle località di imbarco per i quantitativi, ingenti, destinati in Patria. Migliaia di soldati e centinaia di autometzzi militari furono posti a disposizione dei vari centri di colonizzazione; soldati attesero alle operazioni di falciatura, mietitura e raccolta, e ad altri incarichi attinenti alle necessità dei coloni, non esclusa la pigiatura dell'uva e la confezione delle balle di paglia e foraggi. Vi furono anche inconvenienti dovuti alla mancanza di predisposizioni assicurative per il caso di infortuni occorsi ai soldati, che si verificarono ferendo o addirittura mutilandone alcuni, chiamati ad una attività tanto diversa dai loro compiti, con varie complicazioni per l'accertamento delle responsabilità sociali. Chi ha appartenuto in quegli anni ai Corpi d'Armata XX e XXI ricorderà quel laborioso periodo e l'intensa attività svolta dai reparti per dare il loro contributo validissimo alla salvaguardia della integrità dei raccolti.

Ripetiamo: un cenno anche breve di questo contributo, del resto doveroso in quelle circostanze, avrebbe dovuto trovar posto in un testo così importante che vuol ricordare agli italiani l'opera di alta civiltà compiuta in Libia nel campo della colonizzazione agricola.

M. Torsiello

Storia delle truppe alpine, 1872 - 1972. Associazione Nazionale Alpini. — Cavallotti Editori - Edizioni Landoni, Milano, 1972, 3 volumi, pagine XXIV - 2226. L. 28000.

L'opera in esame è stata pubblicata in occasione del centenario della fondazione del Corpo degli alpini sotto gli auspici dell'Associazione Nazionale Alpini d'Italia.

L'Associazione Nazionale Alpini, nata nel 1919 e ricostituita nel 1947, conta 240 mila iscritti. A riprova della sua vitalità in questi ultimi mesi abbiamo potuto constatare, una volta di più, quali siano i legami di affetto che tengono uniti fra loro questi magnifici soldati anche dopo il ritorno alla vita civile e quanto sia estesa la popolarità di cui essi godono nel Paese. Per la celebrazione del centenario, una adunata eccezionale, quella di Milano, ha visto 200 000 alpini sfilare per le vie della città. A Venezia il 24 settembre u.s. 50 000 alpini si sono riuniti per solennizzare il cinquantenario della fondazione della Sezione veneziana, con l'intervento di rappresentanze di truppe alpine straniere.

La pubblicazione è stata realizzata da una commissione di storici e di scrittori, diretta dal Gen. Emilio Faldella, noto scrittore di cose militari. L'elaborazione è durata vari anni per poter raccogliere testimonianze e dati.

Nel primo dei tre volumi, dopo una breve storia delle milizie da montagna, vengono rievocate le prime vicende belliche che videro la partecipazione degli alpini: le campagne di Eritrea (1887 - 1897), quella della Libia (1911 - 1914) e la prima parte del primo conflitto mondiale fino alla conquista del M. Vodice (1917).

Nel secondo volume è compreso il periodo storico che va dalla battaglia del l'Ortigara (1917) alla battaglia di Cheren, in A.O. (1941). Vi è un capitolo dedicato alla Scuola militare alpina e vi sono comprese le campagne delle Alpi Occidentali, di Grecia, di Jugoslavia e dell'A.O.I.

Il terzo volume comprende la campagna di Russia, con l'epopea della « Julia » e la lenta ricostruzione del dopoguerra. Alcuni capitoli di questo volume sono dedicati alle armi degli alpini, ai materiali di artiglieria da montagna e del genio alpino ed alle uniformi. Un lungo cenno è dedicato alle attività svolte in tempo di pace a favore delle popolazioni civili ed un posto importante è tenuto dal valido concorso delle truppe alpine che si sono prodigate oltre ogni umano limite in occasione del disastro del Vajont.

L'opera si chiude con l'Albo d'Oro delle truppe alpine, con la storia di tutte le Bandiere e Stendardi dei reggimenti, nonché con l'elenco delle decorazioni individuali e collettive (sono 28 000 nomi). Basta ricordare che le Medaglie d'Oro concesse ad appartenenti a reparti alpini o ad alpini combattenti con altri Corpi, sono 309.

I tre volumi, pregevoli anche dal punto di vista tipografico, sono contenuti in una custodia ed arricchiti da tavole dei pittori Caccia Dominioni, Novello e Stampini. Nel testo vi sono 305 carte topografiche ed inoltre 40 tavole e 120 illustrazioni a colori, nonché 96 tavole e 260 illustrazioni in bianco e nero.

Si tratta quindi di un vero monumento all'Alpino, di un giusto modo di solennizzare il centenario di queste meritatamente celebri, italianissime truppe.

E. Fasanotti

S.K.L. chiama: le navi corsare del Terzo Reich. *Dobrillo Dupuis.* - Ed. Mursia, Milano, 1972, pagg. 276. L. 2800.

Sono parecchie le pubblicazioni che si occupano delle navi corsare tedesche, le quali operarono durante l'ultima guerra nell'Atlantico, nell'Oceano Indiano, nel Pacifico spingendosi fino all'Australia e raggiungendo i porti sotto il controllo giapponese. SKL è l'abbreviazione di « See Kriegs Leitung » che era l'organo direttivo della Marina germanica per la guerra nei mari lontani a cui affluivano tutte le informazioni che potevano essere utili a quello scopo.

Come è noto, la decisione di Hitler di iniziare la guerra colse il Comando della Marina germanica piuttosto impreparato, in quanto esso aveva fatto presente al Fuher, fin dal 1937, che non sarebbe stato pronto prima del 1944, con un programma di navi da costruire che comprendeva 13 corazzate, 4 portaerei e 33 incrociatori.

All'entrata in guerra della Germania la sua flotta era invece costituita, praticamente, da 3 corazzate tascabili e da 2 incrociatori pesanti, come elemento principale di urto.

In relazione a questa scarsa disponibilità di navi da guerra, la Marina tedesca, per cercare di danneggiare il traffico avversario, cercò di piazzare nei punti nevralgici delle rotte del Pacifico, dell'Atlantico e dell'Indiano, i suoi « incrociatori ausiliari ».

Erano queste navi mercantili normali, di tonnellaggio fra le 4 000 e le 9 000 tonnellate, armate con 6 o più cannoni da 150 mm, nonché altro armamento secondario ed attrezzature studiate opportunamente per sopportare lunghissime permanenze lontane dalle basi. Un sistema di rifornimento riusciva a prolungare le crociere di queste navi che non furono mai

inferiori ad un anno. Le navi corsare vennero chiamate HSK (Hilfs Shipps Kreuzer) o più semplicemente Shiffs (navi): ne vennero impiegate nove, che colarono a picco, nel loro complesso, ben 800 000 tonnellate di naviglio nemico.

Era normale per queste navi cercare di camuffarsi da navi neutrali cambiando spesso sagoma, colore e nazionalità.

Generalmente le navi « corsare » cercavano di avvicinare le prede, camuffandosi da mercantili neutrali e, una volta a tiro, impiegavano le proprie artiglierie per fermare prima e affondare poi la nave nemica.

Un notevole rilievo l'A. dà anche alle imprese corsare delle navi da guerra e particolarmente della *Admiral Graf Spee*, affondata davanti al Rio della Plata e dalla *Admiral Scheer* che riuscì a rientrare in Patria, dopo una fortunata spedizione, durata cinque mesi, durante i quali affondò e catturò 21 navi mercantili per un tonnellaggio complessivo di più di 113 000 tonnellate. L'A. ricorda anche estesamente il « raid » della corazzata *Scharnost* che, nel 1941, compì una fruttuosa missione in Atlantico, affondando, con la gemella *Gneisenau* 22 mercantili alleati per un totale di più di 115 000 tonnellate di stazza.

In effetti la guerra « da corsa » fu uno degli ostacoli frapposti dalla Germania ai rifornimenti inglesi prima ed alleati poi. L'altro sistema, molto più producente, fu la guerra sottomarina.

L'A. mette in evidenza sia lo spirito di sacrificio dei marinai tedeschi sia la loro umanità. Infatti, tranne nel caso della *Michel*, essi cercarono sempre di salvare il maggior numero possibile di uomini degli equipaggi e i passeggeri delle navi affondate. Il primo comandante della *Michel*, von Ruckteschell, venne processato nel 1947 a Norimberga, quale criminale di guerra e morì in carcere. La sua nave, ultima delle « corsare » tedesche, venne affondata il 17 ottobre 1943 ad opera di un sommergibile americano.

E. Fasanotti

Presente ed imperfetto della Germania Orientale. *Barbara Spinelli.* Ed. I.A.I. - Il Mulino, Bologna - Roma, 1972, pagg. 102. L. 1000.

Il fine che questo agile volume della Spinelli si propone è quello di considerare i problemi della Repubblica democratica tedesca nel quadro, ben più vasto e più drammatico certamente, della strategia globale del blocco di cui questo Stato fa parte, e degli interessi sovietici.

In realtà, se è vero come leggiamo nella prefazione, che i problemi della Repubblica democratica tedesca costituiscono un « test case » nella dinamica politica ed economica dell'Europa Orientale, si deve anche riconoscere che l'avvenire di questo Stato non è solamente condizionato da fattori interni, ma anche e soprattutto dalle direttive di Mosca. Ovvero dall'indirizzo policentrico che dall'Unione Sovietica, attraverso componenti politiche economiche ed ideologiche, potrà venire in un futuro più o meno prossimo, ma del quale già si avvertono i sintomi di una generale incertezza per la mancanza, attualmente, di una potenza monolitica orientale.

L'A. mette in rilievo il fatto che l'URSS sia interessata quanto i governanti tedesco-orientali al rigore dogmatico di Berlino est, in politica interna ed internazionale, ed al suo ruolo di barriera da contrapporre alle iniziative centrifughe del sistema socialista, ma ci sembra che sia proprio su queste iniziative che si debba mettere l'accento per cercare di comprendere il complesso agitarsi al di là della cortina di ferro, che è un fatto sintomatico dei nostri anni 70.

Lo studio si articola in 11 capitoli che affrontano vari temi, da quelli politici ed economici a quelli ideologici e militari, e praticamente, al termine della lettura del libro, il quadro che si ha della Repubblica democratica tedesca è completo, ma resta il fatto drammatico per questo Paese di conciliare la propria esistenza nazionale, cioè i propri equilibri interni, con l'anacronistico congelamento della situazione internazionale. Ecco, sembrano quasi due punti in contrasto ed inconciliabili fra loro, ma la chiave del futuro della Repubblica democratica tedesca, ed anche di qualche altro Paese dell'Europa orientale, è proprio qui.

I titoli dei capitoli sono: « Uno Stato senza Nazione », « Consolidamento dello Stato », « Il partito di unità socialista », « Vecchio potere e nuova classe », « I limiti dell'ideologia », «Stabilità e Forze Armate », « I problemi della ricostruzione economica », « Nel Comecon », « La ricerca del riconoscimento internazionale « Crisi interna e del sistema », « La successione di Ulbricht ».

Due capitoli ci sono sembrati particolarmente interessanti, « Crisi interna del sistema » e quello su « La successione di Ulbricht ». Di rilievo anche quello sul riconoscimento che coinvolge un problema di diritto internazionale di difficile soluzione. Una acuta osservazione la troviamo a pag. 77 dove si rileva che le posizioni assunte dalla RDT sul problema del riconoscimento non sono sempre rimaste immutate. Esse hanno raggiunto in genere un massimo di rigidità nei momenti di crisi internazionale, si sono estremizzate quando più acuto è divenuto il timore per la « costituzione psichica » della popolazione tedesco-orientale, e più necessaria è divenuta la « pausa di riflessione

Nel complesso l'opera si distingue per il carattere di attenta ricerca scientifica, arricchita da numerose note, rinvii a documenti, e richiami bibliografici. Forse approfondendo i problemi del presente e dell'imperfetto della Germania Orientale si potrà meglio guardare al complesso dei problemi dei rapporti Est-Ovest.

F. Romano

La vera storia dell'« Orchestra Rossa ». *Heinz Holne.* Ed. Garzanti, Milano, 1972, pagg. 350. L. 4000.

Su questa « Orchestra Rossa » che fu una delle più efficienti reti spionistiche russe durante la seconda guerra mondiale, sono stati scritti vari volumi di storia e parecchi romanzi hanno tratto da essa ispirazione. L'A. si prefigge lo scopo di mette-

re bene a fuoco l'argomento per dimostrare quello che fu effettivamente l'Orchestra Rossa, a che cosa servì e da chi venne creata.

Ne è risultato un lavoro, appassionante e drammatico, che parte dalla formazione di quella rete spionistica negli anni precedenti la seconda guerra mondiale, ne espone le operazioni ed infine il processo che vide ben 117 imputati di fronte ad una corte marziale tedesca, processo che ebbe un seguito dovuto alla utilizzazione dell'organizzazione stessa a beneficio della Germania e questa volta contro la Russia.

L'A. non si limita però alla sola cronaca. Egli esamina molti dei principali « operatori », la loro formazione culturale, politica ed ideologica e ne fornisce interessanti ritratti.

Secondo l'A. l'organizzazione spionistica, malgrado riuscisse ad operare per più di tre anni, non danneggiò gravemente lo sforzo bellico tedesco. Ciò fu dovuto al fatto che la rete spionistica ebbe la possibilità d'inserirsi, per attingere informazioni, in alcuni ambienti della Luftwaffe, nell'organizzazione Todt e negli uffici amministrativi e dei servizi, ma non riuscì mai ad introdurre i suoi agenti negli alti Comandi operativi tedeschi né dell'Esercito né della Marina.

Inoltre l'A. fa una considerazione generale relativa alle operazioni di spionaggio generalmente i governi e gli stati maggiori accettano e prendono in considerazione le informazioni dei loro servizi segreti solo quando esse corrispondono ai loro concetti ed alle loro intenzioni. Così l'A. cita parecchi casi: quello dell'addetto militare olandese a Berlino, col Sas, che nel 1939-1940 mise inutilmente in guardia il suo governo sui piani d'invasione tedeschi; quello dell'ufficio ricerche di Goring che annunciò senza successo l'entrata in guerra della Gran Bretagna; ed infine quello del servizio segreto americano che invano predisse l'attacco a Pearl Harbour. La stessa « Orchestra Rossa » annunciò alla Russia l'invasione tedesca, senza trovare credito a Mosca. Fino all'ultimo, Stalin rimase dell'opinione che Hitler non volesse fare la guerra ma solo ricattarlo.

L'A. smonta la versione per cui la parte principale della rete di spionaggio in territorio occupato dai tedeschi, fosse costituita da antinazisti e ispirata alla resistenza. Vi furono anche dei casi del genere ma la base fu e rimase quella di una organizzazione di spionaggio assai bene impiantata dal punto di vista tecnico e delle trasmissioni, ma con limitate possibilità di recepire importanti informazioni.

Infatti lo Stato Maggiore sovietico ottenne dall'Occidente, cioè dai Paesi dove era installata la rete spionistica (Germania, Belgio, Olanda, Francia, Svizzera) tutte le informazioni possibili tranne quelle di cui aveva più urgente bisogno, cioè i piani e gli obiettivi militari tedeschi. In questo campo le informazioni fornite furono sempre assai limitate.

Degli appartenenti all'organizzazione, la maggior parte furono condannati a morte alcuni si uccisero, pochi altri (fra cui il capo) riuscirono a fuggire o ad evadere dopo essere stati arrestati.

Questo libro, scritto da un giornalista tedesco in uno stile piano e scorrevole, fra l'altro aiuta a rispondere agli interrogativi che ogni tanto vengono posti sulla sincerità o meno dell'alto tradimento contro un regime dittatoriale e per lo sforzo di esporre i fatti senza dimenticare il lato umano.

E. Fasanotti

Il cammino del cinabro. *Julius Evola.* — Ed. Vanni Scheiwiller, Milano, 1972, pagg. 218. L. 3000.

Attraverso un'opera densa e varia dalle esperienze filosofiche e pittoriche al dadaismo, al pensiero tradizionale — Evola ha elaborato un messaggio molteplice e complesso e, insieme e non contraddittoriamente, semplice e unitario. Di questo messaggio, di opera e di vita, l'autore stesso ha tentato ne *Il cammino del cinabro* di delineare una panoramica leale e, per quanto possibile, completa.

Evola, già noto quale appassionato operatore di tentativi di suscitare energie capaci di azione etica nella storia (*Rivolta contro il mondo moderno*, Bocca, 1933), ammette ora di essere giunto alla consapevolezza di una definitiva umana impossibilità: « Bisogna abbandonare ogni fine costruttivo esteriore, reso irrealizzabile da un'epoca di dissoluzione come la presente, bisogna applicarsi al problema puramente individuale consistente essenzialmente nel far sì che "ciò su cui io non posso nulla, nulla possa su di me" ». Tale è il problema considerato nell'ultimo libro (*Cavalcare la tigre*, Scheiwiller 1971). Cosa resta allora valido? Per Evola — come del resto per ogni pensiero che comunque si richiami alla *tradizione* — l'uomo (e di conseguenza i popoli) non è un fatto che si esaurisce sul piano naturale, ma è una realtà in bilico tra la scelta o di una trascendenza super-umana o di una decadenza sub-umana, in dubbio tra la luce immortale della coscienza ispirata e le torbide nebbie del subconscio istigato e destinato alla dannazione e alla morte. Il clima economicistico, edonistico, materialistico che ci circonda rende oggi molto difficile la scelta della prima alternativa, come è provato, anziché contraddetto, dalla moda dell'evasione verso il sovrasensibile attraverso spiritualismo occultismo parapsicologismo e altre pratiche pseudospirituali semplicisticamente scambiate con « il sovrannaturale » (v. *Maschera e volto dello spiritualismo contemporaneo*, Laterza 1933, in cui sono trattati temi non lontani da quelli già affrontati dal grande tradizionalista francese René Guénon ne *L'érreur spirite* e ne *Le Théosophisme*). A chi voglia scegliere la via della trascendenza Evola ricorda i suoi contributi originali sino a quello che egli giudica il suo libro principale di questo dopoguerra (*Metafisica del sesso*, Ed. Mediterranee, 1969) e le traduzioni di opere di autori dell'importanza di un Otto Weininger (*Sesso e carattere*, Bocca 1937) o di un J. J. Bachofen (v., sempre a cura di Evola, *Le Madri e la virilità olimpica*, 1949) con la sua morfologia generale delle civiltà e la sua filosofia della storia del mito antico.

Chi scrive è propenso a ritenere proficuo l'incontro con autori come Weininger, Bachofen, Eliade e, su piani diversi, Guénon, Spengler, Junger, Burckhardt. Deve inoltre a Evola valide letture di antichi testi: dal Tao ai Versi aurei pitagorei, a talune pagine sullo Yoga. Anche la rilettura della nuova edizione de *Il cammino del cinabro* non giunge però a rimuovere alcuni interrogativi su questo sconcertante autore. E' lecito considerare questo scrittore, del quale sembrano innegabili il disinteresse personale e la retta coscienza, come un anello della misteriosamente e ipoteticamente conservatasi unitaria « tradizione » iniziatica? O si tratta invece, con altri anche illustri nomi, di un epigono del pensiero romantico europeo con interessi allargati, come già Schopenhauer, al-

l'Oriente e al fascino di quelle remote culture? Che senso ha e come è possibile una tradizione diversa da quella trasmessa lungo la linea concreta delle generazioni (quindi, quella ebraico-cristiana nell'Occidente europeo) e attuata invece attraverso conoscenze esotiche attinte per via culturale, ed esperienze spirituali delineate in opere scritte in luoghi lontani molto, da genti diverse e molto, e in condizioni dalle nostre differentissime?

Questo libero spaziare tra tradizioni diverse non può non determinare perplessità quando si tengano presenti le condizioni, le limitazioni e le preclusioni rigorosamente vigenti in ogni contesto culturale nei riguardi della iniziazione alla particolare tradizione.

Tornano alla mente le cautele necessarie all'interno di una stessa tradizione e ricordate da René Daumal in *La conoscenza di sé* (Adelphi 1972) nel saggio « Per avvicinarsi alla poetica indù »: « Non posso accedere direttamente e praticamente agli inni vedici non essendo bramano; né alle upanishad non essendo un sannyasin: ma io, di mestiere, sono scrittore e vorrei un giorno essere poeta. La porta che per me si apre sulla tradizione indù è dunque quella delle scienze del linguaggio, della retorica e della poetica » p. 37. Sopravviene, del pari, la sentenza di Dostoievski (citata da Berdiaev ne *La concezione di Dostoievski*, Einaudi 1945, p. 111 e ricordata nei *Frammenti postumi di Nietzsche, 1887-88*, Adelphi 1972, p. 355): « un popolo quando perde il senso della esclusività della propria tradizione è destinato a perdersi ».

P. Q. F.

Il libro nero dei dischi volanti. *Henry Durrant.* — Ed. Della Valle, Roma, 1971, pagg. 277. L. 3000.

Henry Durrant, giornalista, aveva iniziato questo libro per invitare i colleghi a trattare seriamente l'argomento, già sfruttato per colpi sensazionali. La documentazione e le testimonianze raccolte — pur non mancando interpretazioni ed estrapolazioni in chiave di oggetti volanti non identificati (OVNI) per lo meno azzardate estese anche ad avvenimenti religiosi antichi o recenti — sono risultate tanto importanti e numerose, da richiedere la divisione della materia in tre volumi, di cui il terzo tratterà la fase conclusiva dell'atterraggio di veicoli spaziali e l'incontro dei loro occupanti coi terrestri.

L'autore, mediante un'ampia documentazione, traccia, in sostanza, una particolareggiata rassegna delle scoperte e degli avvenimenti strani verificatisi sulla Terra, a cominciare da 12 000 anni addietro. Risalgono a quell'epoca curiosi dischi di pietra, contenenti cobalto, rinvenuti in alcune caverne del Tibet. Essi portano incise iscrizioni che accennano alla discesa dalle nuvole di una certa tribù. Si raccontano tante leggende di uomini mostruosi e di oggetti a noi non familiari della preistoria. Così si parla di un personaggio mitologico che sarebbe sceso su un'isola a nord del Giappone per portare la saggezza e la conoscenza dell'agricoltura e poi se ne sarebbe tornato nei cieli, sulla sua culla argentea di giorno e rosseggiante di notte. Nella località del presunto atterraggio, nel

1966, è stata inaugurata la « Piramide del Sole » in suo onore, alla presenza di 17 ambasciatori.

Nell'alto Medio Evo, questi oggetti volanti non identificati (OVNI) sono raffigurati in forma di disco d'oro alato, disco con carrello di atterraggio, ruota alata del dio Hermes, e nelle famose cronache del VI sec. di Gregorio di Tours, sono descritti in modo talmente simile alle navi spaziali contemporanee da scuotere ogni scetticismo.

Le apparizioni s'intensificano nel XIII e XIV sec. e ci vengono, quasi sempre, raccontate da astronomi, navigatori, fisici e matematici, non facili a suggestionarsi.

Per far luce sul fenomeno sono stati costituiti, in Germania, Inghilterra e Stati Uniti, apposite organizzazioni ufficiali, che hanno compilato rapporti, eseguito inseguimenti, fotografie e filmati e sono pervenuti alla conclusione che non può trattarsi di ordigni costruiti dagli uomini.

Nella conferenza al Pentagono del 1952, sono stati esaminati numerosi rilevamenti, segnalazioni e intercettazioni, ma si è potuto concludere poco perché gli ordigni sono irraggiungibili, per le loro elevatissime velocità. L'USAF, pur non escludendo la possibilità di visitatori provenienti da altri pianeti, pensa trattarsi di fenomeni fisici, che la scienza non è in grado di spiegare. Contemporaneamente uno dei creatori dei V2 e un noto aerodinamico hanno però affermato che gli OVNI provengano dal cosmo. Una riunione di celebrità mondiali, tenuta nel 1961, nella Virginia, ha concluso il dibattito positivamente sull'esistenza di intelligenze extraterrestri.

Nel 1964, in occasione del lancio della capsula spaziale « Gemini », due scienziati hanno rilevato che durante la prima orbita terrestre, quattro OVNI l'hanno accompagnata e gli addetti al radar hanno potuto seguire i movimenti sui loro schermi.

Nel 1965, più di 200 000 kmq di territorio del Canada e degli Stati Uniti, con una popolazione di 30 milioni di persone, sono piombati nell'oscurità totale e centrali e stabilimenti sono rimasti paralizzati. In tale drammatica circostanza è mancato il funzionamento dei sistemi di sicurezza e degli apparecchi di localizzazione del guasto, mentre sono stati avvistati, da parecchie persone, OVNI a bassa quota, la cui presenza ha provocato altre volte, perturbazioni e interruzioni nelle trasmissioni radio-elettriche.

Altro avvenimento sensazionale si è verificato, nel 1966, alla base missilistica del Dakota che, malgrado disponesse di una pluralità di mezzi di telecomunicazione a frequenze diverse, è rimasta completamente tagliata fuori. L'unica spiegazione possibile è stata attribuita alla presenza di un OVNI avvistato e rilevato.

Il prof. Mac Donald, decano dell'Istituto di Fisica atmosferica dell'Università dell'Arizona, fisico di fama mondiale, dopo aver esaminato centinaia dei migliori rapporti di OVNI, ha dichiarato che il fenomeno non può essere spiegato nel campo della fisica atmosferica, geofisica, astronomica e tecnologica. Pertanto egli considera come l'ipotesi « meno mediocre » quella della natura extraterrestre degli oggetti volanti.

Lo scienziato francese Aimé Michel ha testé fornito la struttura dei congegni U.F.O. (Unidentified Flying Object) rilevando che essa non trova alcuna spiegazione nella nostra fisica e tecnologia. Trentacinque studiosi brasiliani hanno affermato l'esistenza degli U.F.O. e hanno auspicato lo scambio delle informazioni fra gli scienziati di tutto il mondo. Anche nel-

l'URSS, allo scetticismo iniziale è susseguita negli scienziati la convinzione dell'esistenza degli OVNI.

Nella rivista parigina « Rivoluzione scientifica » è stato scritto che l'osservatore terrestre è imbarazzato nello scrutare il cielo, numerosi raggi sono intercettati dall'atmosfera, particolarmente opaca ai raggi ultravioletti, X e gamma, e che « spezza » inoltre i raggi cosmici. Per questo l'uomo tende a costruire sulla Luna osservatori universali. Ha già messo in orbita satelliti astronomici, per ultimo l'OAO 2, che ha un laboratorio di 2 tonnellate, perfettamente stabilizzato. Esso, fra l'altro, ha scoperto, nella nebulosa di Andromeda, la galassia più vicina a noi, sorgenti molto lucenti di natura sconosciuta, la cui esistenza implicherà probabilmente una profonda revisione dei nostri concetti sull'evoluzione dell'universo.

Il dott. Glenn Seaborg, presidente della commissione americana di energia atomica, premio Nobel, suggerisce che « veicoli » cosmici si sarebbero posati sulla Luna in epoca indeterminata, utilizzandola come tappa. I sovietici hanno captato dal satellite strani segnali, sotto forma di distorsioni dei campi magnetici, simili a quelli rivelati dai missili russi, che hanno raggiunto Marte.

Michael Collins, uno dei tre cosmonauti del volo Apollo XI non parteciperà più ai voli spaziali, perché impressionato da macchie fotografate sulla superficie della Luna, che denunziano la visita di altri veicoli.

Si obietta giustamente che navi cosmiche per giungere sulla Terra devono superare distanze astronomiche dell'ordine di anni luce, per cui esse dovrebbero viaggiare a velocità maggiori di quella della luce, il che è assurdo. In effetti è così, stando ai mezzi di valutazione di cui oggi disponiamo e allo stato di sviluppo scientifico dell'uomo. Gerald Feinberg, frequentatore del prestigioso Istituto per gli studi avanzati di Princeton, dove i migliori cervelli scientifici, da Einstein a Oppenheimer, passano il loro tempo a pensare liberamente, ha lanciato, nel 1967, la sua teoria: « Possibilità di esistenza di particelle più rapide della luce ». Egli ragionando sull'equazione di Einstein, dimostra matematicamente che se la velocità della luce non può essere raggiunta, come diceva il Maestro, può però essere superata. Le apparizioni accennate fanno pensare alla possibilità che nelle Galassie esistano dei Feinberg più avanzati, che abbiano avuto il tempo di realizzare un fenomeno del genere.

C. Corrado

Carlo V e Clemente VII. *Giovannangelo Di Meglio.* — Ed. Aldo Martello, Milano, 1970, pagg. 208. L. 2000.

L'A. si propone, con questo libro, di mettere un po' di ordine nella vasta bibliografia, spesso discorde o dissonante, esistente su questi due grandi personaggi della Storia. Egli attinge direttamente alla fonte e cioè a documenti autentici inediti o a manoscritti conservati presso Enti statali spagnoli.

Il periodo storico di cui si tratta è particolarmente importante, perché in esso si gettano le basi del mondo moderno con le riforme religiose e lo sfaldamento del Medio Evo, mentre si sviluppa l'aspirazione a separare il potere spirituale da quello temporale e a costituire libere nazioni politicamente stabili.

Carlo V, capo dei vastissimi territori, ha acquisito, ancora giovanissimo, il senso del « Monarca », quello cioè di assicurare la coesione degli Stati affidatigli dalla Provvidenza, sotto il suo scettro. Intende perseguire poi l'unificazione della Cristianità lottando contro il luteranesimo e contro i turchi. Egli si sente incoraggiato nella sua politica dalla piena fiducia e dalla volontà di espansione degli spagnoli. Per questo spirito d'imperialismo egemonico provoca l'avversione del re di Francia Francesco I che, pur cristiano, non intende farsi imbottigliare dagli spagnoli. Più tardi anche il re d'Inghilterra gli si schiererà contro. In Italia si fronteggiano spagnoli e francesi, che, sfruttando le discordie degli Stati italiani, consolidano la loro dura dominazione. Il Papa ostenta inizialmente una politica di neutralità e celatamente concede a Carlo V aiuti finanziari.

Incomincia il periodo d'involuzione politica dell'Italia che si aggraverà in tutto il XVI secolo, fino a sfociare nel marasma sociale ed economico provocato dal dominio spagnolo. Clemente VII, anche se irresoluto e titubante, preoccupato per l'Italia, Firenze e per lo Stato pontificio, aderisce alla Lega che si costituisce contro i dominatori. La guerra sconvolge quasi tutta l'Europa e i francesi, aiutati dai turchi, respingono gli invasori dal suolo patrio e conquistano il Milanese. Ma a Pavia sono clamorosamente battuti e il re, fatto prigioniero, deve rinunciare ai suoi diritti sull'Italia. Intanto un esercito di lanzichenecchi tedeschi, famosi per ferocia e crudeltà, si abbatte su Roma, come un uragano devastatore. Con questa terribile operazione bellica, Carlo V ha voluto, da una parte, punire il Papa e dall'altra gli Stati italiani che hanno tentato inutilmente di contrastare l'avanzata delle sue milizie.

Con la pace di Cambrai, detta pure delle due dame, Carlo V aggiunge ai suoi domini anche il Milanese e la sua potenza cresce ancora e notevolmente.

Ed ora alcune riflessioni sugli avvenimenti storici rapidamente accennati. Le decisioni di Carlo V e di Clemente VII, i loro disegni e calcoli, le loro intenzioni e scopi ci vengono direttamente dalla testimoniaza immediata delle lettere, riportate nel libro, relative alla corrispondenza diplomatica. Da esse possiamo conoscere l'entità dei fatti anche e soprattutto come eventi umani. Balzano così fuori significativi particolari. Le citate testimonianze ridimensionano la « perversità » di Carlo V e ne riducono la responsabilità ad una errata valutazione del pericolo nell'ingaggiare luterani contro Roma, che del resto era nemica in guerra. Una volta iniziato il saccheggio, egli non può far niente per ridurne le conseguenze. I lanzichenecchi depredano ogni cosa per rifarsi del mancato pagamento del soldo e, nel contempo, sfogano il loro odio di luterani umiliando Roma e il Papa.

Ma il sacco convince la Curia Romana a considerare adeguatamente il pericolo luterano, che dovrà essere affrontato con una riforma cattolica che assicuri una disciplina ecclesiastica nel clero e nel laicato. E Carlo V la vede bene questa necessità e insiste per la convocazione di un concilio, che però è molto contrastato dai dignitari della Chiesa, per il colpo che avrebbe inferto alla loro vita mondana.

Il tragico avvenimento infrange il mito

dell'intangibilità e di « ago della bilancia » del Papa nell'equilibrio europeo o italiano. Egli, pertanto, pur con le sue mende di irresolutezza e di nepotismo, dovrà dedicarsi solo al governo della Chiesa. Intanto maturano i prodromi per il Concilio di Trento, evento di grande portata per la Chiesa e per il mondo.

Ma la storia di questo periodo porge anche un suo insegnamento particolare. Infatti in Oriente il prevalere dei laici sugli ecclesiastici genera disordini religiosi, viceversa a Roma il prepotere secolare accresce l'importanza universale della Chiesa cattolica. E questo non è certo merito di Carlo V che, fra l'altro, ha umiliato il Centro della Cattolicità.

Il fallimento dell'imperatore nel realizzare l'universalità cattolica evita all'umanità i dolori e i lutti che causano gli imperi mondiali coi loro regimi totalitari.

Concludendo, Clemente VII ci appare autentico principe mediceo, che, subodorando l'aria di « Concilio », cerca legami altrove per la sua famiglia. Carlo V, volontà ferma fino alla caparbietà, non considera la « mediceità » del Papa, né il suo peso per realizzare la missione imperiale, ma intende sfruttarlo solo per ottenere gli aiuti finanziari di cui ha largo bisogno.

C. Corrado

Alfred Adler e la sua opera. *Herta Orgler.* — Ed. Astrolabio, Roma, 1970, pagg. 199. L. 3000.

Hertha Orgler, autrice del volume, è stata amica e collaboratrice di Adler e pertanto la sua testimonianza è autentica e rispondente alla più valida interpretazione della psicologia individuale. E' noto che sotto il nome di psicologia individuale si contraddistingue la scuola adleriana; l'indagine psicologica individuale mira ad un approfondimento della conoscenza dell'uomo, conoscenza a cui si può pervenire solo comprendendo la posizione dell'individuo rispetto ad un compito determinato nella società, l'evoluzione psichica dell'individuo e le deviazioni che questa evoluzione subisce, sono determinate dall'atteggiamento che egli adotta di fronte alla logica inflessibile della vita sociale.

Le psiconevrosi non sono altro che atteggiamenti contrari al sentimento sociale e incompatibili con l'adattamento all'ambiente, atteggiamenti intransigenti che rendono il soggetto completamente inadatto alla vita. La psiconevrosi è un prodotto dell'amor proprio, dell'ambizione e della vanità e serve in ultima analisi a preservare il soggetto da un contatto troppo rude con la vita e con le sue esigenze, con la realtà quotidiana.

Alfred Adler nasce a Vienna il 7 febbraio 1870. Laureatosi in medicina nel 1895, esercita nella città natale la professione di medico con indirizzo psicologico.

Nel 1924 inizia un insegnamento di psicologia nell'Istituto Pedagogico della città di Vienna e nel 1927 passa, per un breve periodo, alla « Columbia University » di New York, dove poi si stabilisce definitivamente nel 1932. Adler, dopo un'attività didattica e professionale intensa, il 28 maggio 1937 muore ad Aberdeen (Scozia).

Il libro della Orgler dopo una introduzione nella quale, tra l'altro, ci spiega perché fu scelta l'espressione « Psicologia individuale » in quanto si voleva porre in evidenza l'importanza di studiare l'uomo quale tutto « indivisibile » (individuus, a, um = che non si può dividere, indivisibile, inseparabile) e dopo aver ancora precisato che la psicologia individuale, al contrario di quanto spesso erroneamente si afferma, non studia l'individuo isolato dalla comunità ma considera questione fondamentale porre in luce in quale rapporto l'individuo si pone con il mondo (tutti i problemi della vita sono problemi sociali), tratta del rapporto reciproco tra la personalità di Adler e la sua opera. Nella parte prima viene esaminata la evoluzione del pensiero di Adler, dall'incontro alla rottura con Freud. Si riferisce che Adler non fu mai discepolo di Freud, non seguì mai i suoi corsi e non fu mai psicanalizzato ma, incontrato Freud ad una burrascosa conferenza all'Associazione medica, si interessò alla sua dottrina e seguì l'attività di studio dei seguaci nel cosiddetto circolo dei freudiani.

Sin dall'inizio di questa relazione fu in disaccordo su molti punti ed espresse sempre molto chiaramente le proprie idee. Quando Freud richiese al suo gruppo di accettare in pieno le sue teorie sessuali, Adler abbandonò il circolo freudiano (insieme ad altri sette membri) e la redazione del « Zentralblatt fur Psychoanalyse » e con i sette studiosi di cui sopra fondò la « Società per la libera psico - analisi » che nel 1912 divenne la « Società per la psicologia individuale ». Adler precisò le divergenze del suo punto di vista in quattro conferenze raccolte sotto il titolo « Critica alla teoria sessuale di Freud della vita psichica ».

Nella parte seconda, l'A. tratta in particolare della psicologia individuale « ogni uomo tende verso una meta » (generalmente è facile capire un uomo quando si è compresa la sua meta = metodo finalistico); l'eredità e l'ambiente sono fattori importanti ma l'essere umano è ben altro che il prodotto dell'eredità e dell'ambiente, le sue possibilità congenite e le espressioni vissute sono per lui degli elementi che l'energia creativa utilizza per costruire la sua propria civiltà, il suo stile di vita.

E' questo stile di vita che è unico, particolare di ogni individuo, e che permette di distinguerlo da altri individui.

Gli uomini non considerano mai i fatti obbiettivamente, ma agiscono secondo opinioni personali. L'opinione costituisce la base dell'immagine che l'uomo si fa del mondo e determina i suoi pensieri, il suo sentire, il suo volere il suo agire.

Aiutare gli uomini che hanno un'opinione sbagliata della vita a scoprire il loro errore e a liberarsene è uno dei compiti più importanti della psicologia adleriana.

Le tre principali vie d'accesso alla vita mentale sono:

— la posizione del fanciullo in rapporto ai fratelli e alle sorelle (l'A. è personalmente cosciente che gran parte delle divergenze di vedute tra Adler e Freud sia dovuta al fatto che Freud era un primogenito e Adler un secondogenito e che di conseguenza vedevano il mondo con occhi completamente diversi);

— i ricordi infantili;

— i sogni.

Il termine « complesso d'inferiorità » è divenuto un luogo comune, pochi sanno poi che il termine fu creato da Adler. Egli distingue nettamente tra senso e complesso d'inferiorità. Tutti gli esseri umani hanno un senso di inferiorità che influisce su tutte le loro azioni. Ogni progresso

umano si potrebbe spiegare con il fatto che l'uomo cerca di vincere la sua inferiorità.

Uno sforzo verso la perfezione e verso la sicurezza deriva sostanzialmente da un senso di imperfezione e di insicurezza. Il senso di inferiorità lo spinge continuamente a migliorare la sua situazione. Ma se questo normale slancio in avanti viene impedito da un'educazione sbagliata, allora il senso d'inferiorità può mettere profonde radici e condurre alla formazione di un « complesso di inferiorità ».

E' importante capire che il senso normale di inferiorità spinge l'uomo a risolvere i suoi problemi, mentre il complesso d'inferiorità glielo impedisce.

Adler definì il *complesso d'inferiorità* in diversi modi. Alla fine si decise a descriverlo come la « *credenza di una persona nella sua incapacità a risolvere i problemi della vita* ».

Adler scoprì che il complesso d'inferiorità può derivare da tre fonti: inferiorità organica, educazione viziata ed educazione trascurata.

Molti altri argomenti sarebbero da segnalare ma in questa sede conviene ora correre alla conclusione (ci riserviamo un lavoro completo sul pensiero e la dottrina di Adler) ma non possiamo non accennare al fatto che se molte persone ammettono di avere un complesso di inferiorità non accettano di apparire inferiori e nascondono questo complesso di inferiorità dietro un complesso di superiorità che si concretizza spesso in una aspirazione al potere che si trova alla base delle nevrosi e sospinge l'uomo verso mete disastrose.

I tre problemi della vita (spirito sociale, la scelta della professione, amore e matrimonio) le soluzioni erronee dei problemi della vita (tra cui particolarmente la protesta maschile = sforzo per essere particolarmente virili), sono acutamente esaminati in questo libro, nato dalla stima e ammirazione di una discepola e collaboratrice e l'opera della Orgler consente di assimilare in pieno le teorie adleriane e di ridimensionare giudizi non sempre equilibrati e corretti.

Adler, studiando l'essere umano nella sua dinamica, ha dimostrato che è possibile prevenire la comparsa di tendenze distruttrici come pessimismo, odio, invidia, gelosia, inimicizia, complesso d'inferiorità ecc. e come sviluppare invece ottimismo, comprensione per gli altri, bontà e spirito sociale.

Con l'Autrice auspichiamo che possano sorgere, anche in Italia, Istituti di Psicologia Adleriana, dove rappresentanti di diverse professioni come medici, giuristi, militari, teologi, assistenti sociali, educatori, ecc. abbiano la possibilità di studiare e discutere l'ampia e vasta problematica della dottrina adleriana.

F. Scala

T.V.: una « riforma » non riformatrice. *Guido Zerilli - Marimò.* — Ed. De Luca, 1972, pagg. 96, s.i.p.

Il volume che si segnala costituisce un supplemento del libro « La voce della Francia » del novembre 1971, recensito su questa rivista nel n. 7-8 luglio - agosto 1972.

Esso rappresenta un valido contributo d'idee al problema, molto discusso, se in campo trasmissioni radio e televisione vi debba essere o no monopolio.

L'autore già da tempo si è schierato per un sistema di trasmissioni televisive che consenta, magari con la vendita aperta a tutti ed a prezzo equo dei canali di trasmissione, la possibilità di una maggiore libertà di opinioni. Guido Zerilli - Marimò inizia questo suo scritto con una citazione di due noti giuristi: Crisafulli e Sandulli che così si esprimono: « L'informazione di Stato, l'arte, l'ideologia, l'educazione di Stato, sono i segni di riconoscimento dello Stato totalitario e non si concilia con una autentica democrazia l'assunzione esclusiva da parte dello Stato (anche di uno Stato illuminato) dell'attività d'informazione ».

Il discorso è centrato sulla televisione francese ma molti dei concetti espressi possono riferirsi anche alla situazione italiana poiché nel mondo occidentale i due monopoli statali veri e propri che ancora sopravvivono sono quello italiano e quello francese.

L'autore paragona la situazione francese a quella americana che egli ritiene generalmente ineccepibile nel campo dell'informazione per completezza, fattualità, obbiettività, ed imparzialità, anche se le stazioni radiotelevisive americane sono spesso vivamente critiche dell'opera dei governi, il che, data l'evoluzione democratica dei cittadini, aiuta questi a governare bene.

Il 15 e 16 giugno l'« Assemblée Nationale » francese ha discusso il progetto Maland presentato dal Governo, per una riforma del monopolio statale dello ORTF.

Tale progetto prevede un notevole decentramento, mediante la creazione di régies o di stabilimenti pubblici distinti e separati, per l'ideazione, la produzione, la realizzazione delle trasmissioni, per l'amministrazione, ecc.. Stabilisce poi il « diritto individuale di risposta e smentita » ad emissioni radio-televisive lesive dell'onore, della reputazione o degli interessi di persone fisiche.

Il progetto stabilisce anche la possibilità di talune deroghe al monopolio per T.V. culturali; T.V. a circuito chiuso; T.V. per la ricerca scientifica, la *difesa nazionale* o la sicurezza pubblica, nonché per T.V. per pubblici specifici.

Per il consiglio d'amministrazione si prevede che metà dei componenti debbano essere di nomina statale mentre l'altra metà è costituita in parte da rappresentanti dei radioascoltatori ed in parte da giornalisti, personale dell'organizzazione radio televisiva, ecc.

Il 26 giugno 1972 una commissione iniziava l'esame del progetto di legge; però decideva, a maggioranza dei suoi membri, di chiedere la sospensione del dibattito ed il rinvio alla prima seduta della sessione di autunno.

Varie, le richieste presentate:

— *indipendenza dell'informazione*: i direttori dell'informazione devono dipendere da un creando « alto consiglio delle informazioni »;

— *limitazione nella pubblicità*: nella sua durata (20 minuti al massimo per due canali e zero minuti per il terzo canale).

Respinto dal Senato, il progetto di legge, a richiesta del Primo Ministro viene inviato davanti alla Commissione mista paritaria (composta metà da deputati e metà da senatori) subito convocata, attraverso la « procedura d'urgenza ».

Non essendosi raggiunto l'accordo in seno alla Commissione mista, prima della chiusura della sessione parlamentare, il progetto di legge veniva, secondo la Co-

stituzione francese, rinviato alla Camera, che approvava il testo « in terza lettura », data la norma costituzionale secondo la quale l'Assemblea Nazionale può far passare una legge anche da sola.

Per l'esame sembra che non si abbia avuto il coraggio di proclamare la coesistenza, come lo si è avuto in Giappone, in Canada, in Brasile, in Inghilterra, tra una televisione di Stato da una parte (che parli chiaramente e definitivamente a nome e per conto dello Stato, rappresentato dall'Esecutivo) e, dall'altra parte, di più televisioni libere, private, che parlano a nome e per conto di categorie di cittadini, di enti professionali, di raggruppamenti di cittadini, di professionisti, imprenditori, operai, contadini e — perché no? — di partiti precisando, volta a volta, la fonte di quanto trasmettono.

Solo il pluralismo consente che le varie televisioni possano rettificarsi, compensarsi a vicenda e a vicenda controllarsi e migliorarsi, col più favorevole ed utile risultato finale.

Tutto considerato il libro del Marimò appare come un valido contributo di pensiero e una proposta di modelli per la più valida risoluzione del problema delle trasmissioni radio-televisive, in un contesto che tenga conto della pluralità di interessi che intorno ad esso devono essere mediati.

F. SCALA